



FUNDACIÓN DE LOS  
FERROCARRILES  
ESPAÑOLES

Asistencia técnica para la realización de un estudio jurídico y técnico  
para la realización de servicios transfronterizos dentro de la  
Eurorregión Aquitania - Euskadi - Navarra

## INFORME 11

### Seguros



AKITANIA-EUSKADI/EUROESKUALDEA  
EUROREGION AQUITANIA EUSKADI  
EUROREGION AQUITAINE EUSKADI

RÉGION  
NOUVELLE-  
AQUITAINE



Nafarroako Gobernua  
Gobierno de Navarra



## Índice

1	Introducción.....	- 5 -
2	Metodología .....	- 8 -
3	Análisis del régimen de responsabilidad y seguros en el ámbito europeo .....	- 8 -
3.1	Otras cuestiones contempladas en el reglamento .....	- 10 -
3.1.1	Derechos de los viajeros.....	- 10 -
3.1.2	Contexto. ....	- 13 -
3.2	Otras normas europeas del ámbito de seguros a tener en cuenta .....	- 15 -
3.2.1	Trasposición de las directivas comunitarias al derecho español de seguros ...	- 17 -
3.2.2	Pasaporte comunitario.....	- 17 -
3.2.3	Derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios .....	- 18 -
3.3	Los límites entre el derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios-	20 -
3.4	Compatibilidad entre el derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios-	25 -
3.5	Normas españolas de interés general en el ámbito de seguros, vinculadas a las europeas	- 25 -
3.6	Competencias entre supervisores en el marco de las directivas comunitarias .....	- 29 -
3.7	Análisis del régimen de seguros en España, (desarrollo ferroviario) .....	- 30 -
3.7.1	Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro.....	- 30 -

3.7.1.2	<i>Seguro de accidentes</i> .....	32 -
3.7.2	Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario .....	33 -
3.7.3	Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario.- .....	34 -
3.7.4	Real decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de viajeros, sov.-.....	38 -
3.7.5	<i>Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares</i> .....	39 -
3.8	El caso de Renfe operadora como ejemplo .....	40 -
3.8.1	SOV .....	40 -
3.8.2	Seguro de responsabilidad general.....	41 -
3.8.3	Otros derechos de los viajeros.....	42 -
3.9	Análisis del régimen de seguros en Francia .....	44 -
3.9.1	Código de transporte francés y normas europeas.-.....	44 -
3.9.2	Otros aspectos del aseguramiento, código de los seguros francés .....	45 -
3.9.3	Respecto al fondo de garantía, (exclusión de los ferrocarriles) .....	51 -
3.9.4	Garantía financiera.....	51 -
3.9.5	La responsabilidad civil.....	52 -
3.10	Propuesta a tener en cuenta en la suscripción de pólizas de seguros.....	52 -
3.10.1	Seguro por daños corporales a los viajeros.- .....	52 -



3.10.2	Baremo de indemnizaciones del Seguro Obligatorio de Viajeros .....	- 53 -
3.10.3	Normas complementarias .....	- 62 -
3.10.4	Seguro de responsabilidad civil.....	- 63 -
3.10.5	Algunas repercusiones del escenario a utilizar:.....	- 66 -
4	Resumen del estudio.....	- 67 -

## 1 Introducción

Las compañías ferroviarias, para la realización de su actividad de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, entre los requisitos que deben cumplir para la disposición de la licencia, tienen que contar con la cobertura para las responsabilidades civiles que les son exigibles como consecuencia de su actividad.

Dichas compañías deben de tener o comprometerse de manera suficientemente garantizada, cobertura de aseguramiento en las actividades durante su desarrollo, para cubrir la responsabilidad civil en la que puedan incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros, (Seguro Obligatorio de Viajeros, SOV, Seguro de Responsabilidad Civil). Asimismo, estas garantías deben cubrir las responsabilidades derivadas de daños a las infraestructuras ferroviarias.

Los derechos de los usuarios ya tienen sus referencias, entre otras, en el Reglamento de la CE 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros, en el que se recoge el derecho a una asistencia integral para los afectados por accidentes ferroviarios. Dicha materia se extiende a la utilización de sistemas de aseguramiento para la asunción de responsabilidades, que requiere la suscripción de pólizas de seguros adecuadas y suficientes para la actividad del transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías.

En el ámbito transfronterizo se debe contemplar un régimen de cobertura de seguro, que atienda las responsabilidades en los distintos ámbitos territoriales nacionales, de tal manera que no se genere un estado de inseguridad o de falta de cobertura en el tránsito ferroviario, ni en la circulación sobre la infraestructura del otro país.

A los efectos consiguientes, los países implicados, por conducto de las compañías que disponen de las licencias para el desarrollo de su actividad de transporte, deben de fijar un protocolo de aseguramiento suficiente y adaptado a la regulación nacional respectiva y que al mismo tiempo respete las normas de la CE y las consiguientes transposiciones normativas.

Para ello se hace necesario un previo examen de los respectivos regímenes de aseguramiento aplicables en cada país, (España y Francia), los utilizados por las compañías afectadas y contar con la valoración, de cara al mantenimiento del régimen de seguridad, de las Agencias de Seguridad intervinientes y otorgantes de las licencias de transporte.

El tratamiento de esta materia para supuestos de carácter puntual, enmarcados en un período temporal concreto, no es el mismo que el que debería realizarse en un supuesto transfronterizo en el que el criterio es de continuidad de transporte.

En el presente estudio, se plantean al menos dos escenarios:

- Escenario de operador único.- Si el operador que actúa es un operador único internacional, la actividad de transporte se extenderá a los dos países implicados. En tal supuesto, la empresa extiende su actividad superando la frontera en cada caso y discurriendo por el territorio de cada país. A los efectos de la operación se realizaría un proceso de licitación y adjudicación para determinar el operador interviniente, bien empresa individual o en régimen de UTE y en este último caso, sin superarse el número de 2.
- Escenario de colaboración transfronteriza.- Modelo de colaboración transfronteriza, entre 2 empresas. Serían dos operadores que prestan servicio accediendo a la infraestructura del otro país. Este supuesto requeriría la suscripción de convenios a nivel político entre la Región francesa de Aquitania y el Estado Español, (Ministerio de Fomento), que son los que disponen de la competencia sobre las OSPs, respectivamente, así como acuerdos de menor nivel y entre las empresas operadoras. De aplicarse este escenario se utilizaría en la actualidad la adjudicación directa.

La utilización de uno u otro escenario, influye en el régimen de aseguramiento que se utilice, ya que la prestación por un operador único internacional, cuya actividad se extiende más allá de sus fronteras, deberá de incluir las coberturas inherentes a los eventuales siniestros que trasciendan las mismas y la prestación mediante un régimen de colaboración transfronteriza, implica que la cobertura de seguro de cada empresa, se enmarque en el territorio nacional respectivo, salvo que se incluya alguna particularidad añadida con relación a las actividades que se desempeñen dentro de los 15 km del país colindante, (trabajadores móviles que realizan

servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario, -Directiva 2005/47/CE del Consejo de 18.7.2005-), que igualmente requerirá un tratamiento específico o una referencia de ampliación de coberturas.

Efectuado un estudio sobre los modelos actualmente en aplicación en el ámbito europeo transfronterizo y particularmente en el caso francés, es de especial interés para el caso que nos ocupa, por sus similitudes conceptuales y características básicas el caso de los Servicios de Viajeros Transfronterizos entre la Región Gran Est y el Gran Ducado de Luxemburgo.

Utilizando la misma sistemática de éste modelo se plantea:

- La aplicación del ESCENARIO DE COLABORACIÓN TRANSFRONTERIZO y de adjudicación directa, sin perjuicio de la evolución que en el futuro se pueda producir, la cual hace previsible que el régimen de licitación, con el ESCENARIO DE UN OPERADOR ÚNICO, (OSP internacional), no llegue a aplicarse hasta el año 2033.
- Se conformaría por la suscripción, al menos, de cuatro convenios con distintos niveles:
- Entre las Administraciones Públicas que detentan competencias en las OSPs nacionales.
- Entre cada Administración Pública en el país y la empresa Operadora, en Francia y en España.
- Entre las dos empresas operadoras en cada país.
- El material ferroviario y el personal trabajador francés y español, respectivamente, intervinientes, circularían traspasando las respectivas fronteras en una y otra dirección, entre España-Francia y Francia-España.
- En Francia y España existirían las OSPs nacionales correspondientes, que convivirían hasta cada frontera, pero también de modo paralelo aunque diferenciado.
- Cada país asumiría sus respectivos costes.
- Las tarifas serían consensuadas y permitirían la emisión de billetes y bonos para el recorrido total o parcial, traspasando las fronteras, pudiendo adquirirse en cualquiera de ambos países.

El supuesto contemplado en el caso de los Servicios de Viajeros Transfronterizos entre la Región Gran Est y el Gran Ducado de Luxemburgo, tiene naturaleza mixta, ya que es una conjunción de los dos escenarios, al circular los trenes por ambos países con un hilo de continuidad. Si bien,

al asumir cada compañía los costes que les corresponden en su país, tendrán que disponer de cobertura de riesgos hasta la frontera, pero también trascendiendo la misma, con los costes que ello implica en cada caso, no limitándose en este supuesto a la cobertura de aseguramiento en su exclusivo territorio, sino también en el territorio del otro país.

## 2 Metodología

Para el tratamiento de ésta materia se ha optado por el seguimiento del siguiente proceso de estudio:

- Análisis del régimen de responsabilidad y seguros en el ámbito europeo.
- Análisis del régimen de seguros en España.
- Análisis del régimen de seguros en Francia.
- Propuesta a tener en cuenta en la suscripción de pólizas de seguros.

En dichos análisis se distinguen las coberturas del Seguro Obligatorio de Viajeros, SOV, el de Responsabilidad Civil, RC y el tratamiento de los supuestos de transporte de mercancías, debiendo de contemplarse también la cobertura de aseguramiento por daños en las infraestructuras respectivas.

Se proponen las fórmulas de cobertura que se estiman de mayor interés, planteando las condiciones generales y particulares a tener en cuenta, así como el tratamiento de los límites económicos por siniestro, exclusiones y franquicias, en función de la experiencia actual localizada.

## 3 Análisis del régimen de responsabilidad y seguros en el ámbito europeo

Es reseñable el hacer referencia al Reglamento (CE) N° 1371 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de Octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

Conforme con lo establecido en dicho reglamento, sus normas son aplicables, entre otros casos: Art. 1.



1. A la información que deben facilitar las empresas ferroviarias, a la celebración de los contratos de transporte, a la expedición de billetes y a la instauración de un sistema informatizado de datos y reservas para el transporte ferroviario.
2. A la responsabilidad de las empresas ferroviarias y a sus obligaciones en materia de seguros para los viajeros y sus equipajes.
3. ...

En el art. 2 del Reglamento se especifica que:

1. El presente reglamento se aplicará a todos los viajes y servicios de ferrocarril en toda la Comunidad prestados por una o varias empresas ferroviarias que dispongan de una licencia...
2. ...
3. A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento los artículos 9, 11, 12,19, el artículo 20, apartado 1 y el artículo 26, se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en toda la Comunidad.

Acudiendo a los artículos citados, son igualmente reseñables, de cara al estudio que realizamos:

Art. 11.- En este artículo se regula la responsabilidad respecto de los viajeros y de sus equipajes y se indica que sin perjuicio de las disposiciones de la legislación nacional aplicable que conceda al viajero una indemnización suplementaria en concepto de daños, la responsabilidad de las empresas respecto de los viajeros y de sus equipajes, se regirá por dicho reglamento.

Art. 12. En este artículo se indica expresamente en el apartado 1 la obligación de que las empresas ferroviarias estén convenientemente aseguradas o tomen disposiciones equivalentes para la cobertura de sus responsabilidades...

(En el art. 13 se indica, (apartado 1), que en caso de que un viajero muera o resulte herido, la empresa ferroviaria...abonará sin demora, y en cualquier caso a más tardar 15 días después de que se haya identificado a la persona con derecho a indemnización, los anticipos necesarios

para atender a las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los daños sufridos. También se señala, (apartado 2), que sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el anticipo no será inferior a 21.000 Euros por viajero en caso de muerte. Se destaca que, (apartado 3), el anticipo no constituirá reconocimiento de responsabilidad y podrá deducirse de cualquier suma que se abone posteriormente..., pero no dará lugar a reembolso, salvo en caso de que el daño sufrido haya sido causado por negligencia o falta del viajero o que la persona que haya recibido el anticipo no sea la persona con derecho a indemnización.

En el art. 26 sobre la seguridad personal de los viajeros, se indica que -Con el acuerdo de las autoridades públicas, las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los administradores de estaciones adoptarán las medidas adecuadas en sus respectivos ámbitos de competencia, adaptándolas al nivel de seguridad que determinen las autoridades públicas, para garantizar la seguridad personal de los viajeros...Cooperarán entre sí e intercambiarán información sobre las prácticas idóneas en materia de prevención de actos que puedan deteriorar el nivel de seguridad-.

### 3.1 Otras cuestiones contempladas en el reglamento

#### 3.1.1 Derechos de los viajeros

Los viajeros de ferrocarril tienen los siguientes derechos fundamentales:

##### 3.1.1.1 *Contrato de transporte, información y billetes.*

Se deberá proporcionar información clara y accesible a los usuarios:

- Antes del trayecto, especialmente en lo que respecta a las condiciones pertinentes aplicables al contrato, los horarios y las tarifas aplicadas, información sobre accesibilidad para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.
- Durante el viaje, especialmente en lo que respecta a los retrasos o las interrupciones de servicios.
- Sobre los procedimientos de presentación de reclamaciones.

Las empresas ferroviarias deben facilitar a los usuarios del ferrocarril la adquisición de billetes. Los billetes se venden en taquillas o expendedores automáticos, a bordo del tren o a través de tecnologías de la información muy extendidas (como por Internet o por teléfono).

#### *3.1.1.2 Responsabilidad de las empresas ferroviarias respecto de los viajeros y de sus equipajes.*

Los usuarios tendrán derecho a una indemnización si su equipaje registrado se extravía o sufre daños.

#### *3.1.1.3 Retrasos y cancelaciones.*

El Reglamento amplía los derechos de los pasajeros a recibir una indemnización debido a retrasos o cancelaciones. Los usuarios podrán solicitar una compensación mínima equivalente a:

- el 25% del precio del billete cuando se produce un retraso de entre 60 y 119 minutos;
- el 50% del precio del billete cuando se produce un retraso de 120 o más minutos.

En caso de que se produzca un retraso de la llegada o la salida, los viajeros tendrán derecho a:

- Recibir información sobre la situación y la hora estimada de salida y llegada.
- Comidas y refrigerios en la medida de lo razonable.
- Alojamiento, si se hace necesaria una estancia de uno o más días.
- El transporte hacia el punto de partida o de destino en caso de que el tren se encuentre bloqueado en la vía.

#### *3.1.1.4 Personas con discapacidad y con movilidad reducida.*

El Reglamento otorga a las personas con discapacidad o con movilidad reducida los siguientes derechos:

- Las personas con discapacidad o con movilidad reducida tendrán derecho a un acceso no discriminatorio al transporte sin coste añadido en el momento de adquirir un billete o efectuar una reserva.
- Las personas con discapacidad o con movilidad reducida que así lo soliciten deberán recibir información sobre la accesibilidad de los servicios ferroviarios y los trenes.

- Las empresas ferroviarias y los administradores de las estaciones garantizarán la accesibilidad de los trenes y los distintos servicios ferroviarios en la medida de lo posible.
- Las empresas ferroviarias y los administradores de las estaciones ofrecerán asistencia gratuita a bordo de los trenes y en las estaciones dotadas de personal; se insta al usuario a dar un aviso sobre sus necesidades de asistencia 48 horas antes de la salida.
- Las personas con discapacidad o con movilidad reducida tendrán derecho a una indemnización si la empresa ferroviaria es responsable de la pérdida o el deterioro de su equipo de movilidad.

#### *3.1.1.5 Seguridad, reclamaciones y servicio de calidad.*

El Reglamento obliga a las empresas ferroviarias y a los administradores de las estaciones a garantizar la seguridad personal de los usuarios en los trenes y las estaciones en cooperación con las autoridades públicas.

Las empresas ferroviarias están obligadas a poner en marcha un mecanismo eficaz de tramitación de reclamaciones. Deben ofrecer a los viajeros amplia información sobre la forma de ponerse en contacto con ellas y sobre sus lenguas de trabajo y responder a los viajeros respetando estrictamente los plazos. Los pasajeros pueden reclamar ante cualquier empresa ferroviaria implicada.

Las normas mínimas de calidad para las empresas ferroviarias contemplan:

- La información sobre viajes y billetes.
- La puntualidad de los servicios y los principios generales para afrontar interrupciones del servicio.
- La cancelación de los servicios.
- La limpieza del material rodante y las instalaciones de las estaciones.
- Los estudios sobre satisfacción de los usuarios.
- La gestión de reclamaciones, reintegros e indemnizaciones en caso de contravención de las normas de calidad del servicio.
- La asistencia a las personas con discapacidad o con movilidad reducida.
- *Aplicación de los Estados miembros.*

Los Estados miembros deben designar uno o varios organismos responsables de la ejecución del Reglamento. Todo viajero podrá presentar reclamaciones a cualquiera de estos organismos si considera que sus derechos no han sido respetados.

Los Estados miembros deben asimismo establecer un régimen de sanciones, que contemple sanciones eficaces, proporcionales y disuasorias, aplicable en caso de infracción del Reglamento.

### **3.1.2 Contexto.**

El Reglamento se inscribe en el marco de la política común de transportes y de la necesidad de reforzar los derechos de los usuarios del ferrocarril.

Anexo I al reglamento (ce) nº 1371/2007.- Extracto de las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril, civ. apéndice a, del convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, cotif, de 9 de mayo de 1980, modificado por el protocolo por el que se modifica el convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril de 3 de junio de 1999.

Entre los artículos que conforman el Apéndice son destacables:

Art. 26. 1. El transportista será responsable del daño resultante de la muerte, de las lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, causado por un accidente en relación con la explotación ferroviaria ocurrido durante la estancia del viajero en los coches ferroviarios, su entrada o salida de ellos, cualquiera que fuere la infraestructura ferroviaria utilizada.

(Se exime de la responsabilidad al transportista, -apartado 2-, cuando el accidente se hubiese producido por causas ajenas a la explotación ferroviaria del transportista, también en la medida en que el accidente haya sido debido a culpa del viajero y si el accidente se hubiera producido a causa del comportamiento de terceros- con sus matizaciones).

En el punto 5 de dicho artículo se señala que -Cuando un transporte, objeto de un contrato de transporte único, sea efectuado por transportistas subsiguientes, será responsable, en caso de muerte y lesiones de los viajeros, el transportista a quien incumbiera, según el contrato de

transporte, la prestación del servicio de transporte en cuyo transcurso el accidente se hubiera producido-.

Art. 27.1. En caso de muerte del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

- a. Los gastos necesarios a consecuencia del fallecimiento, especialmente los de transporte del cadáver y los de las exequias.
- b. Si la muerte no hubiere sido instantánea, los daños y perjuicios previstos en el art. 28.
- c. Si, por la muerte del viajero, personas con las que este tuviera o hubiera tenido en el futuro una obligación de alimentos en virtud de la ley, se vieran privadas de su sustento, también habrá lugar a indemnizarlas de dicha pérdida. La acción por daños y perjuicios de las personas cuyo mantenimiento corra a cargo del viajero sin estar obligado a ello por ley quedará sometida al Derecho nacional.

Art. 28. En caso de lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

- a. Los gastos necesarios, especialmente los de tratamiento y los de transporte.
- b. La reparación del perjuicio económico causado, bien por la incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por el aumento de las necesidades.

Art. 29. El derecho nacional determinará cuando y en qué medida el transportista deberá abonar daños y perjuicios por daños corporales distintos de los previstos en los arts. 27 y 28.

Art. 30. 1. Los daños y perjuicios previstos en el art. 27, apartado 2 y en el art. 28, letra b), deberán satisfacerse en forma de capital. No obstante, si el Derecho nacional permite la asignación de una renta, se satisfarán de esta forma cuando el viajero perjudicado o los derechohabientes mencionados en el art. 27, apartado 2, lo soliciten.

- a. Cuando, por circunstancias excepcionales, la explotación ferroviaria se vea provisionalmente interrumpida y los viajeros sean transportados por otro medio de transporte, el transportista será responsable en virtud de las presentes reglas uniformes.

Art. 56. 1. La acción judicial fundada en la responsabilidad del transportista en caso de muerte y de lesiones de los viajeros solo podrán ejercerse contra el transportista responsable en el sentido del art. 26, apartado 5.

En éste Apéndice, también se incluye un Anexo II, en el que se hace mención a la Información Mínima que deben facilitar las empresas ferroviarias y/o los proveedores de billetes y un Anexo III, sobre las normas mínimas de calidad del servicio.

### 3.2 Otras normas europeas del ámbito de seguros a tener en cuenta

En el transcurso del tiempo, se han venido aprobando en la CEE varias Directivas, tanto en el ámbito del seguro de no Vida, como de Vida, que han venido avanzando en la libertad y flexibilidad de las compañías de seguros dentro del ámbito Europeo.

Entre ellas, podemos citar:

- Directiva 90/619/CEE del Consejo del 8.11.90, por la que se estableció la libertad de prestación de servicios de empresas aseguradoras europeas, pudiendo asumir compromisos de aseguramiento en otros estados miembros distintos.
- Directiva 92/49/CEE del Consejo del 18.6.92, por la que se estableció la posibilidad de utilizar una licencia única o un pasaportes comunitario para la actividad entre los Estados miembros en Europa, de tal manera que el control de la compañía lo tendría el Estado de establecimiento y para actuar en otro Estado no se solicitan requisitos adicionales.
- Directiva 2009/138/CEE, del Parlamento y del Consejo Europeo del 29 de Noviembre de 2009, tiene especial importancia, al afectar a los ramos de seguro de No Vida y de Vida y clarifica ocho directivas anteriores. Propone la utilización de un nuevo modelo de control y supervisión basado en el riesgo, que es más garantista que los otros sistemas. En el primer pilar se establecen los principios cuantitativos del sistema, debiendo contar la compañía con los medios suficientes para hacer frente a los riesgos. El segundo pilar es cualitativo y trata cuestiones tales como el sistema de gobierno de la compañía. El tercer pilar se fundamenta en dos aspectos, la divulgación de la información y la transparencia.

#### Relación de directivas comunitarias de seguros:

- 1964 Directiva 64/225/CEE relativa a la supresión, en materia de reaseguro y de retrocesión, de las restricciones a la libertad de establecimiento y a la libre prestación de servicios.
- 1972 1ª Directiva 72/166/CEE del Seguro del Automóvil.
- 1973 1ª Directiva 79/267/CEE de No Vida. Libertad de establecimiento.
- 1977 Directiva 77/92/CEE relativa a la libertad de establecimiento y libre prestación de servicios para las actividades de agente y de corredor de seguros.
- 1978 Directiva 78/473/CEE sobre coaseguro comunitario.
- 1979 1ª Directiva de Vida 79/267/CEE. Libertad de establecimiento.
- 1984 2ª Directiva 84/5/CEE del Seguro del Automóvil. Directiva 84/641/CEE de Asistencia en Viaje.
- 1987 Directiva 87/343/CEE del Seguro de Crédito y Caución. Directiva 87/344/CEE del Seguro de Defensa Jurídica.
- 1988 2ª Directiva 88/357/CEE de No Vida. Libertad de prestación de servicios.
- 1990 2ª Directiva 90/619/CEE de Vida. Libertad de prestación de servicios. 3ª Directiva 90/232/CEE del Seguro del Automóvil.
- 1991 Directiva 91/674/CEE sobre las cuentas anuales y las cuentas consolidadas de las empresas de seguros.
- 1992 3ª Directiva 92/96/CEE de No Vida. Pasaporte comunitario y licencia única. 3ª Directiva 92/49/CEE de Vida. Pasaporte comunitario y licencia única.
- 1998 Directiva 98/78/CE relativa a la supervisión adicional de las empresas de seguros y de reaseguros que formen parte de grupos.
- 2000 4ª Directiva 2000/26/CE del Seguro del Automóvil.
- 2001 Directiva 2001/17/CE relativa al saneamiento y liquidación de las compañías de seguros.
- 2002 Directiva 2002/83/CE Consolidada de Vida. Directiva 2002/92/CE sobre la mediación en los seguros. Directiva 2002/87/CE relativa la supervisión adicional de las entidades de crédito, empresas de seguros y empresas de inversión de un conglomerado financiero.



- 2005 5ª Directiva 2005/14/CE del Seguro del Automóvil. Directiva 2005/68/CE sobre el Reaseguro.
- 2009 Directiva 2009/138/CE de Solvencia II.

### **3.2.1 Trasposición de las directivas comunitarias al derecho español de seguros**

Desde que se aprobó la Ley 30/1995 (LOSSP), se incorporó en nuestro Derecho el concepto de «autorización administrativa única». Ello significa que las entidades aseguradoras domiciliadas en cualquier Estado miembro del Espacio Económico Europeo podrán operar en el resto en régimen de derecho de establecimiento y en régimen de libre prestación de servicios sujetas al control financiero del Estado de origen.

El artículo 6.5 de la Ley 30/1995 establecía lo siguiente “La autorización será válida en todo el Espacio Económico Europeo. Se concederá por el Ministro de Economía y Hacienda por ramos, abarcando el ramo completo y la cobertura de los riesgos accesorios o complementarios del mismo, según proceda, comprendidos en otro ramo, y permitiendo a la entidad aseguradora ejercer en el Espacio Económico Europeo actividades en régimen de derecho de establecimiento o en régimen de libre prestación de servicios, salvo que el solicitante solo desee cubrir una parte de los riesgos correspondientes al ramo autorizado, ejercer su actividad en un territorio de ámbito menor al del territorio nacional, o realice operaciones comprendidas en el número 2 del art. 49.” Esta redacción se ha conservado literalmente en el artículo 5.5 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, (TRLOSSP).

La LOSSP y posteriormente el TRLOSSP regularon por una parte, la actividad de entidades aseguradoras españolas en régimen de derecho de establecimiento y en régimen de libre prestación de servicios en el Espacio Económico Europeo (Capítulo IV del Título II, tanto de la Ley como de su texto refundido) y paralelamente, la actividad en España de entidades aseguradoras domiciliadas en otros países miembros del Espacio Económico Europeo (Capítulo I del Título III de ambos textos legales).

### **3.2.2 Pasaporte comunitario**

El desarrollo de relaciones aseguradoras con un componente transfronterizo se ha visto favorecido en Europa a lo largo de las últimas décadas por la aprobación de sucesivas normas tendentes a la construcción de un Mercado Europeo de Seguros. Aunque persisten algunos obstáculos importantes que dificultan una integración absoluta de los mercados de seguros nacionales, lo cierto es que la puesta en marcha del conocido como sistema de “pasaporte comunitario” o de “licencia única”, ha facilitado notablemente que las entidades aseguradoras europeas puedan desarrollar su actividad una vez superadas las fronteras de sus respectivos países de origen y, al propio tiempo, que los ciudadanos europeos cuenten con más opciones para la cobertura de sus riesgos. Mediante el pasaporte comunitario, las entidades aseguradoras europeas pueden cubrir riesgos o asumir compromisos en otros países dentro de la Unión, distinguiendo entre el régimen de derecho de establecimiento y el de libre prestación de servicios.

### 3.2.3 Derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios

#### 3.2.3.1 El derecho de establecimiento.-

El artículo 1.3 letra b) del TRLOSSP, (Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados), define el régimen del derecho de establecimiento como la actividad desarrollada en un Estado miembro del Espacio Económico Europeo por una sucursal establecida en él de una entidad aseguradora domiciliada en otro Estado miembro.

#### 3.2.3.2 La libre prestación de servicios.-

El artículo 1.3 c) del TRLOSSP define la actividad en régimen de libre prestación de servicios como aquella desarrollada por una entidad aseguradora domiciliada en un Estado miembro del Espacio Económico Europeo desde su domicilio, o por una sucursal de aquella en otro Estado miembro, asumiendo un riesgo o contrayendo un compromiso en un Estado miembro distinto.

#### 3.2.3.3 Desarrollo.-

El procedimiento de notificación previsto para la actividad en régimen de libre prestación de servicios es similar al régimen de derecho de establecimiento, aunque con una notable

simplificación, tanto en los plazos como en el contenido de información a suministrar por las entidades.

El inicio de la actividad en régimen de libre prestación de servicios exige que la entidad aseguradora lo notifique a las autoridades de supervisión del Estado miembro de origen. Para las entidades españolas el artículo 56 del TRLOSSP establece el deber de notificación previa a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, en línea con lo dispuesto con carácter general para todas las entidades europeas en el artículo 148 de la Directiva.

Esta notificación inicial debe indicar la naturaleza de los riesgos o compromisos que la entidad aseguradora se proponga cubrir. No se exige, en este caso, un programa de actividades detallado. Ello debe entenderse, no obstante, sin perjuicio de la información adicional que pudiera solicitar el supervisor de origen en el ejercicio de sus facultades.

Las autoridades de supervisión del Estado miembro de origen dispondrán de un plazo máximo de un mes para analizar la documentación presentada por la entidad. Si no se oponen a la actividad pretendida, dentro del plazo señalado deberán remitir la correspondiente notificación a las autoridades de supervisión del Estado miembro de acogida e informaran de ello a la empresa de seguros de que se trate. La notificación deberá incluir un certificado que indique que la empresa de seguros dispone del capital de solvencia obligatorio y del capital mínimo obligatorio e indicara los ramos de seguro en que la empresa de seguros está autorizada a operar y la naturaleza de los riesgos o compromisos que la empresa de seguros se proponga cubrir en el Estado miembro de acogida.

La negativa de las autoridades de supervisión del Estado miembro de origen a remitir la notificación de pasaporte al Estado miembro de destino, o la falta de respuesta en el plazo previsto, podrán ser objeto de recurso ante los órganos jurisdiccionales.

Las Terceras Directivas exigían una certificación de que la entidad aseguradora disponía del mínimo de margen de solvencia exigible y que no se encontraba sometida a un plan de recuperación financiera.

La entidad aseguradora podrá iniciar su actividad desde el momento en que sea informada de la remisión de la notificación de pasaporte a las autoridades del Estado miembro de destino por parte de su supervisor de origen.

En cuanto a las normas de interés general a las que habrá de ajustarse la entidad aseguradora en el ejercicio de su actividad en régimen de libre prestación de servicios, el Protocolo de Siena en el párrafo 2.3 de su parte III señala que el Estado miembro de acogida comunicara tales normas a la entidad aseguradora tan pronto como sea posible tras la recepción de la correspondiente notificación de pasaporte.

### 3.3 Los límites entre el derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios

Como regla general, se identifica la libre prestación de servicios por su carácter temporal, frente a la vocación de permanencia que implica el establecimiento de un proveedor de servicios mediante la apertura de una sucursal en otro Estado. Sin embargo, encontramos supuestos en los que no resulta fácil la delimitación entre ambos regímenes, como demuestra la abundante jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea al respecto. Tratando de arrojar un poco de luz sobre esta cuestión, la Comisión Europea, a partir de los criterios jurisprudenciales, publicó una comunicación interpretativa sobre la libre prestación de servicios con el fin de reducir las divergencias de interpretación entre las autoridades nacionales de los distintos Estados miembro y, de este modo, disminuir la incertidumbre de las empresas de seguros acerca del funcionamiento del mecanismo de pasaporte comunitario. Se trata de la Comunicación 2000/C 43/03, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de 16 de febrero de 2000, cuyas principales conclusiones analizamos.

La libre prestación de servicios puede producirse mediante el desplazamiento del proveedor del servicio, el desplazamiento del destinatario del servicio o sin desplazamiento de ninguno de ellos.

La actividad desarrollada en régimen de libre prestación de servicios con presencia del proveedor en el territorio del país de acogida se distingue esencialmente de la desarrollada en régimen de derecho de establecimiento por el carácter temporal de la primera frente a la

vocación duradera de la segunda. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la jurisprudencia comunitaria reconoce que el carácter temporal de la libre prestación de servicios no excluye la posibilidad de que el proveedor se dote de cierta infraestructura en el Estado miembro de acogida en la medida en que sea necesaria para hacer efectiva la prestación del servicio. Por ello, no es posible asimilar directamente a un establecimiento cualquier presencia permanente que el proveedor de servicios mantenga en el territorio del Estado miembro de acogida y aplicarle, sin más consideraciones, las normas que regulan el derecho de establecimiento.

En efecto, la jurisprudencia comunitaria admite que el prestador de un servicio cuente con determinada infraestructura permanente en el Estado de acogida sin que por ello se deban entender directamente aplicables las disposiciones relativas a la libertad de establecimiento. En línea con esta idea, la Comisión considera que una entidad aseguradora que pretenda operar en régimen de libre prestación de servicios en otro Estado debe poder contar con determinados servicios en dicho Estado, como son:

- Peritos locales que analicen los riesgos que se van a cubrir.
- Prospectores de mercado, cuya labor se limite a remitir propuestas de seguros de los tomadores potenciales a la entidad aseguradora para su aceptación.
- Una estructura permanente encargada del cobro de las primas de los contratos de seguro que se celebren.

La Sentencia del Tribunal de Justicia (CE) de 30 de noviembre de 2001 n. C-55/1994 en relación con el ejercicio de la libre prestación de servicios de los abogados señaló lo siguiente: “El carácter temporal de la prestación de servicios debe determinarse en función de su duración, frecuencia, periodicidad y continuidad. No excluye la posibilidad de que el prestador de servicios, en el sentido del Tratado, se provea, en el Estado miembro de acogida, de la infraestructura, incluida una oficina, despacho o estudio, necesaria para realizar su prestación”.

- Servicios jurídicos locales, servicios médicos o servicios actuariales.

- Una estructura permanente encargada únicamente de recibir las declaraciones de siniestros para remitirlas a la aseguradora que deberá decidir si las acepta o no.
- Peritos locales que evalúen los daños derivados de los riesgos cubiertos por los contratos de seguro suscritos.
- Una estructura permanente encargada de la gestión de los expedientes de siniestros y, en su caso, del pago de las indemnizaciones que correspondan siguiendo las instrucciones de la entidad.

La distinción entre el derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios no es una problemática exclusiva del ámbito asegurador. No obstante, la Comisión, en la citada comunicación interpretativa, consideró necesario establecer criterios específicos para la delimitación entre ambos regímenes en el ámbito de los seguros en aquellos supuestos en que las entidades aseguradoras se dotan de una cierta infraestructura permanente en el Estado miembro de acogida. Así, es relativamente frecuente que las empresas aseguradoras que operan de manera transfronteriza establezcan vínculos duraderos con mediadores de seguros u otras personas o sociedades independientes en el Estado miembro de acogida. En este tipo de casos cabe plantearse si la actividad de la empresa aseguradora debería seguir rigiéndose por las normas aplicables a la libre prestación de servicios o si debería aplicársele el régimen de derecho de establecimiento.

A estos efectos, la comunicación interpretativa de la Comisión establece tres condiciones bajo las cuales se considerara que los vínculos entre el mediador u otra persona independiente y la entidad aseguradora determinan el sometimiento de esta última al régimen de derecho de establecimiento. Estas tres condiciones, que deben cumplirse de forma acumulativa, son:

- Que el mediador este bajo el control y la dirección de la entidad aseguradora a la que represente.
- Que el mediador pueda asumir compromisos en nombre de la entidad.
- Que el mediador cuente con un mandato permanente.

Para determinar si el mediador de seguros está o no bajo el control y la dirección de la entidad aseguradora, hay que comprobar si la relación establecida entre ambos permite al mediador actuar con libertad en cuanto a la organización de su actividad, decisión del tiempo de trabajo que dedica a dicha empresa y, especialmente, para representar al mismo tiempo a otras entidades aseguradoras de la competencia. La exclusividad requerida al mediador en su vínculo con la compañía de seguros constituye un indicio de que el mediador de seguros se encuentra bajo su dirección y control.

En cuanto a la posibilidad de que el mediador de seguros asuma compromisos en nombre de la entidad aseguradora, habrá que examinar si el mediador cuenta con facultades suficientes para vincular directamente a la empresa de seguros frente a terceros.

Esta segunda condición deberá entenderse cumplida cuando la entidad aseguradora no establecida en el Estado miembro de acogida haya otorgado a un mediador de dicho Estado el mandato para que celebre contratos de seguro con tomadores en nombre y por cuenta de aquella. En tales casos el mediador se presenta ante el cliente como una extensión de la entidad aseguradora, de la misma manera que lo haría una sucursal cuyo objeto consista en celebrar contratos en nombre y por cuenta de la casa central, que queda directamente comprometida.

En aquellos supuestos en los que el mediador de seguros pueda presentar en nombre de la entidad una oferta que contenga todos los elementos esenciales del contrato propuesto, podría seguir cumpliéndose este criterio de la capacidad de vinculación aun cuando la empresa conservase la facultad de rechazar la propuesta presentada por el mediador y firmada por el cliente. También se cumpliría este criterio en aquellos casos en que la entidad aseguradora delega en el mediador la facultad para decidir sobre la aceptación y pago de un siniestro que se le reclame, siempre que la entidad quede obligada respecto a terceros por las decisiones adoptadas por el mediador; no obstante, esta facultad ha de distinguirse del mero mandato conferido al mediador para la gestión de los expedientes de siniestros y, en su caso, el pago de las indemnizaciones que correspondan siguiendo estrictamente las instrucciones dadas por la propia aseguradora.

La tercera condición es que el mediador cuente con un mandato de carácter permanente.

La capacidad del mediador establecido en el Estado miembro de acogida para comprometer a la entidad aseguradora debe basarse en un mandato duradero, y no en un mandato ocasional o limitado a un determinado periodo de tiempo. Si para desarrollar ocasionalmente actividades aseguradoras en el territorio de otro Estado miembro, una aseguradora recurre a un mediador establecido en dicho Estado, se aplicaran las disposiciones relativas a la libre prestación de servicios. Además hay que tener en cuenta que el único mandato que puede llevar a asimilar una presencia permanente a una sucursal de la entidad aseguradora en el Estado miembro de prestación del servicio es el que afecta a las actividades que componen el objeto social de la empresa, es decir, la actividad de seguro. No se tendrá en cuenta, por tanto, el mandato otorgado a personas establecidas en otro Estado miembro para la realización de actividades que no sean las de seguro.

En consecuencia, cuando se den simultáneamente las tres condiciones analizadas, podremos concluir que la entidad aseguradora está operando en el Estado miembro de acogida en régimen de derecho de establecimiento y no de libre prestación de servicios.

Siguiendo el criterio analizado, la Directiva de Solvencia II en su artículo 145.1 párrafo segundo dispone que “Se asimilara a una sucursal toda presencia permanente de una empresa en el territorio de un Estado miembro, aunque esta presencia no adopte la forma de una sucursal, sino que consista en una simple oficina administrada por el propio personal de la empresa o por una persona independiente pero con facultades para actuar permanentemente por cuenta de la empresa como lo haría una agencia”.

En el mismo sentido, el artículo 83.3 del TRLOSSP establece que “Toda presencia permanente en el territorio español de una entidad aseguradora domiciliada en otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo se considerará sujeta al régimen de derecho de establecimiento, aunque no haya tomado la forma de sucursal y se ejerza mediante una oficina administrada por el propio personal de aquella o bien por medio de una persona independiente, pero con poderes para actuar permanentemente en nombre de la entidad aseguradora como lo haría una sucursal”.



### 3.4 Compatibilidad entre el derecho de establecimiento y la libre prestación de servicios

Las Segundas Directivas de Seguros concedían a los Estados miembros la facultad de limitar, en aras de la protección de los tomadores de seguro, el ejercicio simultáneo de la actividad aseguradora en régimen de libre prestación de servicios y en régimen de derecho de establecimiento. En consecuencia, la compatibilidad de ambos regímenes dependía de lo dispuesto en la legislación del Estado miembro de acogida.

Tras la entrada en vigor de las Terceras Directivas de Seguros, sin embargo, ningún Estado podrá ya prohibir el ejercicio de la actividad aseguradora en su territorio simultáneamente en ambos regímenes. Así lo aclaran el considerando 28 de la Tercera Directiva de Seguros de No Vida y el considerando 25 de la Tercera Directiva de Seguros de Vida.

La compatibilización de ambos regímenes es una práctica empleada por algunas compañías de seguros que suelen contratar con los clientes locales del Estado miembro de acogida a través de su sucursal en dicho Estado, mientras que los clientes del Estado de origen que desean cubrir sus riesgos en ese mismo Estado de acogida contratan directamente con la casa central de la entidad. Algunas empresas deciden operar en uno u otro régimen en función del ramo de que se trate, aunque nada impide que una misma entidad opere simultáneamente en el mismo país en derecho de establecimiento y libre prestación de servicios en los mismos ramos.

### 3.5 Normas españolas de interés general en el ámbito de seguros, vinculadas a las europeas

El Protocolo General relativo a la Colaboración de las Autoridades Supervisoras de Seguros de los Estados miembros de la Unión Europea (conocido como Protocolo de Siena) de marzo de 2008, en el punto 6 de su parte III relativa a la actividad transfronteriza, obliga a los supervisores de seguros a informar al resto de los supervisores comunitarios acerca de las normas que deben respetarse por razones de interés general en el ejercicio de la actividad aseguradora dentro de su respectiva jurisdicción y a dar la oportuna publicidad a tales normas en su página web.

En cumplimiento de la obligación establecida en el Protocolo de Siena, la página web de la DGSFP publica en español y en inglés, una lista no exhaustiva bajo el título “Anexo sobre normas

de interés general aplicables a entidades que operan en España en régimen de libre prestación de servicios y derecho de establecimiento (vida y no vida)”, que analizamos a continuación.

En primer lugar, para las entidades que pretendan operar en España en régimen de libre prestación de servicios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 86.1 del TRLOSSP, (Texto Refundido Seguros Privados) y en el artículo 135 del ROSSP, (Reglamento), se establece la obligación de designar un representante fiscal a los efectos del cumplimiento de las obligaciones tributarias en España. La redacción original de este artículo exigía que el representante fiscal tuviera su domicilio establecido en nuestro país. No obstante, la Ley 2/2011 de 4 de marzo, de Economía Sostenible, eliminó el requisito del domicilio en España, para adaptarse a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que en repetidas ocasiones se había pronunciado contra este tipo de exigencias en las legislaciones nacionales de los Estados.

El representante fiscal será el encargado de presentar las declaraciones relativas al recargo de riesgos extraordinarios a favor del Consorcio de Compensación de Seguros y a los tributos legalmente exigibles para los contratos celebrados en régimen de libre prestación de servicios. Como norma de interés general, se establece expresamente que tanto estos como los contratos de seguro celebrados en derecho de establecimiento que cubran riesgos localizados o asuman compromisos en España están sujetos a los recargos establecidos a favor del Consorcio de Compensación de Seguros, para cubrir las necesidades de este en sus funciones de compensación de pérdidas derivadas de acontecimientos extraordinarios acaecidos en España, así como a los demás recargos y tributos legalmente exigibles en las mismas condiciones que los contratos suscritos con entidades aseguradoras españolas.

Los recargos vienen regulados en el artículo 7 a) del Texto Refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre. La entidad deberá notificar directamente al Consorcio los datos necesarios para el cálculo de dichos recargos, de acuerdo con el apartado 1. del artículo 82 del TRLOSSP.

Además de los recargos, en los seguros de daños, las operaciones de seguros y de capitalización cuyos riesgos o compromisos estén localizados en España, están gravadas por un impuesto sobre primas de seguros. Su regulación esta prevista en el artículo 12 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (B.O.E de 31 de diciembre de 1996).

Otra norma de interés general aplicable fundamentalmente a las entidades aseguradoras que operan en vida es la relativa al Registro Público de Contratos de Seguro de Cobertura de

Fallecimiento, creado por la Ley 20/2005 de 14 de noviembre. Se trata de un registro de carácter público en el que deben inscribirse todos los contratos de seguro de vida con cobertura de fallecimiento y los seguros de accidentes en los que se cubran la muerte del asegurado, con las exclusiones previstas en la propia Ley.

La forma y plazos de realizar la remisión de los datos se encuentran regulados en el Real Decreto 398/2007, de 23 de marzo, que desarrolla la mencionada Ley. Las entidades aseguradoras tienen la obligación de comunicar telemáticamente la existencia del seguro y determinados datos acerca del mismo (datos identificativos de la persona asegurada, del asegurador y del contrato de seguro suscrito). El artículo 5.1 de la Ley 20/2005 señala expresamente que la obligación de remitir esa información afecta tanto a las entidades españolas, como a las entidades domiciliadas en otro Estado del Espacio Económico Europeo que ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o libre prestación de servicios, que operen en vida, accidentes o cubran este último riesgo como accesorio de otro principal.

También forman parte de las normas de interés general en España, las relativas a facilitar información a los tomadores de seguro antes de celebrar el contrato, contenidas en los artículos el 53, 60 y 81 del TRLOSSP y en los artículos 104 y siguientes del ROSSP. Estas normas exigen que las entidades aseguradoras en toda la documentación comercial que utilicen, (póliza u otros documentos contractuales) establezcan expresamente cual es la entidad aseguradora que ofrece la cobertura, el domicilio social de la misma o en su caso, la sucursal con la que vaya a celebrarse el contrato, y la legislación aplicable al contrato.

En concreto, el artículo 81 del TRLOSSP establece que las entidades aseguradoras del Espacio Económico Europeo que operen en España en régimen de derecho de establecimiento o de libre prestación de servicios estarán sujetas en los contratos que celebren en ambos regímenes al mismo deber de información al tomador del seguro que las entidades aseguradoras españolas. Este deber de información a los tomadores de seguros en España está establecido con carácter general en el artículo 60 TRLOSSP, que exige que previamente a la celebración de un contrato de seguro, las entidades aseguradoras informen al tomador sobre el Estado miembro y la autoridad a los que corresponde el control de la actividad de la propia entidad aseguradora.

Además, antes de celebrar un contrato de seguro distinto al seguro de Vida, si el tomador es una persona física, o cualquier contrato de seguro de Vida, la entidad aseguradora deberá informar al tomador sobre la legislación aplicable al contrato y sobre las disposiciones relativas a las reclamaciones que puedan formularse.

El deber de información es especialmente intenso en el caso de los seguros de Vida. En aquellos en que el tomador asume el riesgo de la inversión la entidad deberá informar de forma clara y precisa acerca de qué importe del que se va a percibir depende de fluctuaciones en los mercados financieros, ajenos al control del asegurador y cuyos resultados históricos no son indicadores de resultados futuros. En los seguros de Vida en que el tomador no asuma el riesgo de la inversión se informará de la rentabilidad esperada de la operación, considerando todos los costes.

Además en los seguros de Vida, durante todo el periodo de vigencia del contrato, la entidad aseguradora deberá informar al tomador de las modificaciones de la información inicialmente suministrada y, en su caso, sobre la situación de su participación en beneficios.

La Ley 50/1980, 17 de octubre de 1980, de Contrato de Seguro en los artículos 107 y siguientes establece las normas de Derecho Internacional Privado que determinan la Ley aplicable a cada contrato. No obstante lo anterior, su inclusión expresa en la relación de las normas de interés general, determina que cualquiera que sea la legislación aplicable al contrato, deban respetarse las disposiciones de la ley española en cuanto al contenido mínimo de la póliza.

En concreto, el artículo 8 de la Ley de Contrato de Seguro establece que la póliza debe recoger las siguientes menciones:

1. Nombre y apellidos o denominación social de las partes contratantes y su domicilio, así como la designación del asegurado y beneficiario, en su caso.
2. El concepto en el cual se asegura.
3. Naturaleza del riesgo cubierto.
4. Designación de los objetos asegurados y de su situación.
5. Suma asegurada o alcance de la cobertura.
6. Importe de la prima, recargos e impuestos.
7. Vencimiento de las primas, lugar y forma de pago.
8. Duración del contrato, con expresión del día y la hora en que comienzan y terminan sus efectos.
9. Nombre del agente o agentes, en el caso de que intervengan en el contrato.

En caso de póliza flotante, se especificara, además, la forma en que debe hacerse la declaración del abono.

En los seguros de defensa jurídica, el artículo 76 f) de la Ley de Contrato de Seguro establece que la póliza deberá recoger expresamente los derechos reconocidos al asegurado por los

artículos 76 d) y 76 e) de esa misma ley: el derecho a la libre elección de abogado y procurador que hayan de representarle y defenderle en cualquier clase de procedimiento y, en particular, en los casos en que exista conflicto de intereses entre las partes del contrato; y el derecho del asegurado a someter a arbitraje cualquier diferencia que pueda surgir entre él y el asegurador sobre el contrato de seguro.

Finalmente, forman parte de las normas de interés general aplicables en España, las que regulan el tratamiento de los datos de carácter personal por parte de las entidades aseguradoras. En concreto, el artículo 25.4 del TRLOSSP señala que las entidades aseguradoras podrán establecer ficheros comunes que contengan datos de carácter personal para la liquidación de siniestros y la colaboración estadístico actuarial para permitir la tarificación y selección de riesgos y la elaboración de estudios de técnica aseguradora.

La cesión de datos a los citados ficheros no requerirá el consentimiento previo del afectado, pero si la comunicación a este de la posible cesión de sus datos personales a ficheros comunes para los fines señalados, con expresa indicación del responsable, para que se puedan ejercitar los derechos de acceso, rectificación y cancelación previstos en la ley. También podrán establecerse ficheros comunes cuya finalidad sea prevenir el fraude en el seguro sin que sea necesario el consentimiento del afectado. No obstante, será necesaria en estos casos la comunicación al afectado, en la primera introducción de sus datos, de quien sea el responsable del fichero y de las formas de ejercicio de los derechos de acceso, rectificación y cancelación. En todo caso, los datos relativos a la salud solo podrán ser objeto de tratamiento con el consentimiento expreso del afectado.

La creación de tales ficheros requiere la previa comunicación a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, con indicación de la entidad responsable del fichero y el tipo de datos que contiene, y notificación previa a la Agencia de Protección de Datos. Asimismo a estos efectos deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

### 3.6 Competencias entre supervisores en el marco de las directivas comunitarias

Al establecer las Directivas de Seguros el sistema de pasaporte comunitario o licencia única, en cuya virtud las entidades aseguradoras europeas pueden desarrollar sus actividades de manera transfronteriza en todo el territorio comunitario, se hizo necesario delimitar las competencias

de supervisión que correspondían a las autoridades de los distintos Estados miembro. Hasta ese momento, con carácter general, cuando una entidad aseguradora europea deseaba operar en otro Estado miembro distinto al de su sede social, el Estado de acogida debía autorizarlo expresamente y además disponía de amplias facultades de control respecto de la actividad desarrollada en su territorio, incluyendo el control de la constitución de las garantías financieras adecuadas para tal actividad.

Con el sistema de licencia única, las autoridades de supervisión del Estado miembro de acogida pierden la competencia para autorizar a aquellas entidades de otros Estados miembros que deseen operar en su territorio en régimen de derecho de establecimiento o de libre prestación de servicios, confiando en el control que sobre las mismas ejercen las respectivas autoridades del Estado miembro de origen.

Se produjo un salto cualitativo considerable, si bien ello no implica una desafección total del control por parte de las autoridades de supervisión del Estado de acogida en que se localice el riesgo.

### 3.7 Análisis del régimen de seguros en España, (desarrollo ferroviario)

En este apartado se citan las disposiciones y artículos de particular interés para la identificación del régimen de seguro en España en el ámbito ferroviario.

#### 3.7.1 Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro

El régimen de aseguramiento en España, parte de la regulación establecida mediante la Ley 50/1980, de 8 de Octubre, de Contrato de Seguro, a la que se ha hecho referencia con anterioridad, siendo destacable de la misma, entre otras, por las siguientes particularidades:

Contrato de Seguro.- Se considera contrato de seguro aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas. (art. 1º).

Cláusulas generales y particulares.- Las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados, habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere y necesariamente en la póliza de contrato o en un documento

complementario, que se suscribirá por el asegurador y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito, (art. 3º).

#### *3.7.1.1 Seguro de transportes terrestres.- (mercancías)*

Por el seguro de transportes terrestres el asegurador se obliga dentro de los límites establecidos por la Ley y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir con ocasión o consecuencia del transporte las mercancías porteadas, medio utilizado u otros objetos asegurados. (art. 54).

En el caso de que el viaje se efectúe utilizando diversos medios de transporte, y no pueda determinarse el momento en que se produjo el siniestro, se aplicarán las normas del seguro de transporte terrestre si el viaje por este medio constituye la parte más importante del mismo (art. 55).

El asegurador indemnizará...los daños que sean consecuencia de siniestros acaecidos durante el plazo de vigencia del contrato, aunque sus efectos se manifiesten con posterioridad, pero siempre dentro de los seis meses siguientes a la fecha de su expiración. (art. 57).

El asegurador indemnizará los daños que se produzcan en las mercancías y valores conforme a lo dispuesto en los números siguientes:

Primero.- Se considerarán comprendidos en los gastos de salvamento (art. 17), lo que fuere necesario o conveniente realizar para reexpedir los objetos transportados.

Segundo.- En caso de pérdida total del vehículo el asegurado podrá abandonarlo al asegurador, si así se hubiese pactado, siempre que se observen los plazos y los demás requisitos establecidos por la póliza, (no es previsible en el ámbito ferroviario). (art. 61).

En defecto de estimación, la indemnización cubrirá en caso de pérdida total, el precio que tuvieran las mercancías en el lugar y en el momento en que se cargarán y, además todos los gastos realizados para entregarlas al transportista y el precio de seguro si recayera sobre el asegurado...No obstante....cuando el seguro cubra los riesgos de mercancías que se destinen a la venta, la indemnización se regulará por el valor que las mercancías tuvieran en el lugar de destino. (art. 62).

### 3.7.1.2 Seguro de accidentes

Sin perjuicio de la delimitación del riesgo que las partes efectúen en el contrato, se entiende por accidente la lesión corporal que deriva de una causa violenta súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, que produzca invalidez temporal o permanente o muerte.

Las disposiciones contenidas en los artículos 83 a 86 del seguro de vida y en el párrafo 1 del art. 87 son aplicables a los seguros de accidentes. (art. 100).

Los gastos de asistencia sanitaria serán por cuenta del asegurador, siempre que se haya establecido su cobertura expresamente en la póliza y que tal asistencia se haya efectuado en las condiciones previstas en el contrato. En todo caso, estas condiciones no podrán excluir las necesarias asistencias de carácter urgente. (art. 103).

### 3.7.1.3 Seguro de Responsabilidad Civil

Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho.

Serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquellas cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados ajustadas al artículo 3 de la Ley del Contrato del Seguro que circunscriban la cobertura de la aseguradora a los supuestos en que la reclamación del perjudicado haya tenido lugar dentro de un período de tiempo, no inferior a un año, desde la terminación de la última de las prórrogas del contrato o, en su defecto, de su período de duración. Asimismo, y con el mismo carácter de cláusulas limitativas conforme a dicho artículo 3 serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquéllas que circunscriban la cobertura del asegurador a los supuestos en que la reclamación del perjudicado tenga lugar durante el período de vigencia de la póliza siempre que, en este caso, tal cobertura se extienda a los supuestos en los que el nacimiento de la obligación de indemnizar a cargo del asegurado haya podido tener lugar con anterioridad, al menos, de un año desde el comienzo de efectos del contrato, y ello aunque dicho contrato sea prorrogado. (art. 73).

Salvo pacto en contrario, el asegurador asumirá la dirección jurídica frente a la reclamación del perjudicado, y serán de su cuenta los gastos de defensa que se ocasionen....No obstante...cuando quien reclame esté también asegurado con el mismo asegurador o exista algún otro posible



conflicto de intereses, éste comunicará inmediatamente al asegurado la existencia de esas circunstancias, sin perjuicio de realizar aquellas diligencias que por su carácter urgente sean necesarias para la defensa. El asegurado podrá optar entre el mantenimiento de la dirección jurídica por el asegurador o confiar su propia defensa a otra persona. En este último caso, el asegurador quedará obligado a abonar los gastos de tal dirección jurídica hasta el límite pactado en la póliza. (art. 74).

El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero...El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido. (art. 76).

#### 3.7.1.4 Seguro de defensa jurídica

Por el seguro de defensa jurídica, el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a hacerse cargo de los gastos en que pueda incurrir el asegurado como consecuencia de su intervención en un procedimiento administrativo, judicial o arbitral, y a prestarle los servicios de asistencia jurídica judicial y extrajudicial derivados de la cobertura del seguro. (art. 76 a).

El contrato...podrá incluirse en capítulo aparte dentro de una póliza única, en cuyo caso habrán de especificarse el contenido de la defensa jurídica garantizada y la prima que le corresponde. (art. 76 c).

El asegurado tendrá derecho a elegir libremente el Procurador y Abogado que hayan de representarle y defenderle en cualquier clase de procedimiento...El Abogado y Procurador designados por el asegurado no estarán sujetos, en ningún caso, a las instrucciones del asegurador. (art. 76 d).

#### 3.7.2 Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario

En la Ley del Sector Ferroviario, al regularse los requisitos que debe tener la empresa interesada en la disposición de la correspondiente licencia para operar, se establece, en el art. 53 de la

misma, con el título Cobertura de responsabilidad civil, que el solicitante debe tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía debe cubrir la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias.

### **3.7.3 Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario.-**

En el art. 61 de dicho RD, se establecen clases de actividad en las empresas ferroviarias, distinguiéndose categorías:

1.

- Por el objeto del servicio de transporte prestado.
- Por la cantidad de tráfico anual.

2.

- De tracción exclusiva.
- De transporte ferroviario de viajeros.
- De transporte ferroviario de mercancías.

3.

- Nivel 1, cuando suponen menos de un millón de unidades tren-Km al año.
- Nivel 2, cuando suponen un tráfico entre un millón y 10 millones de unidades tren-Km al año.
- Nivel 3, cuando suponen más de 10 millones de unidades tren-Km al año.

De conformidad con lo previsto en el art. 62 de ésta disposición, para el otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria, para prestar cualquiera de los servicios previstos en el art. 61 de la misma disposición, se requiere la acreditación, entre otros, del requisito de: Tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serle exigibles.

Asimismo, en el art. 63 siguiente, se establecen los Criterios para valorar la cobertura de la responsabilidad civil, señalándose la necesidad de disponer de un seguro o de un afianzamiento mercantil que cubra los daños a los viajeros, a sus equipajes, al correo o a la carga transportada, así como los daños a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes y a terceros, personas o bienes, afectados.

A continuación se cuantifican las coberturas, entendiéndose que se dispone de cobertura suficiente para responder de los daños a los viajeros y equipajes, o a la carga transportada, respectivamente, cuando:

2.

- a. Si tiene contratado un seguro de responsabilidad civil, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra en todo momento una responsabilidad mínima por siniestro de 9.000.000 de euros, 6.000.000 de euros o 3.000.000 euros, según que la licencia corresponda, respectivamente, al nivel de actividad 3, 2 o 1, tal como se define en el apartado 3 del art. 61; y asimismo, si tiene contratado un seguro, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra la pérdida o daños en el equipaje, como máximo, de 14,50 euros por kilogramo bruto que falta o se dañe y hasta un máximo de 600 euros por viajero.
- b. Si se compromete a recoger, en los contratos de transporte de mercancías que celebre, una cláusula en la que se pacte libremente entre las partes la contraprestación que deba satisfacerse.

3.

Se considera que una empresa ferroviaria dispone de cobertura suficiente para responder a los daños a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes y a terceros si tiene contratado un seguro o constituido un aval que cubra, en todo momento y por siniestro, las siguientes cantidades:

- a. Por daños a la infraestructura: 6 millones de euros.  
Por daños a los trenes: 18 millones de euros.  
Por daños a terceros, (bienes), 1,5 millones de euros.
- b. Por muerte o lesión de terceros que no sean viajeros de otras empresas ferroviarias: 900.000 euros.
- c. En caso de transporte ferroviario de mercancías peligrosas, las coberturas garantizadas por daños a terceros, (bienes y personas), deberán ser el doble que las previstas en los apartados 3.a) y b).

5.

Las empresas ferroviarias que pretendan prestar servicios en España y cuya licencia haya sido otorgada en otro Estado miembro de la Unión Europea que requiera un nivel de cobertura de riesgos derivados de la responsabilidad civil inferior al regulado en los apartados 2 y 3, habrá de acreditar que cumplen lo previsto en dichos apartados, completando, en su caso, mediante una póliza de seguro o un afianzamiento complementario, la cobertura garantizada.

6.

No obstante lo dispuesto en este artículo, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, toda empresa ferroviaria deberá tener contratado, en el momento en el que se inicie la prestación de los servicios de transporte, un seguro obligatorio.

También interesa destacar el contenido de los siguientes artículos del Reglamento:

#### 3.7.3.1 Artículo 88. Responsabilidad de la empresa ferroviaria

1. La empresa ferroviaria que ofrezca servicios de transporte ferroviario de viajeros está obligada a efectuar el transporte contratado con la duración prevista.

2. Salvo por causa de fuerza mayor, la empresa ferroviaria es responsable frente al viajero, en los términos establecidos en el artículo siguiente, en los casos de:

- a. Cancelación del viaje.
- b. Interrupción del viaje.
- c. Retraso.
- d. Pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia.

A los efectos del artículo siguiente, se entenderá por cancelación del viaje la imposibilidad de iniciar el mismo en las condiciones recogidas en el título de transporte. Asimismo, se entenderá por interrupción del viaje la paralización del mismo mientras éste se esté produciendo.

3. Las empresas ferroviarias pondrán en conocimiento de sus clientes la existencia de pólizas de seguro o los afianzamientos que hubieren contratado para garantizar los daños que sufrieren los viajeros.

### 3.7.3.2 Artículo 89. Indemnización a los viajeros

1. Las empresas ferroviarias están obligadas a indemnizar al viajero cuando se produzca cualesquiera de las circunstancias indicadas en el artículo precedente.
2. La empresa ferroviaria está obligada a indemnizar al viajero en los siguientes términos:
  - a. En caso de cancelación del viaje, el viajero tendrá derecho a que se le devuelva el precio pagado por el servicio. Si la cancelación se produjere en las cuarenta y ocho horas previas a la fijada para el inicio del viaje, la empresa ferroviaria estará obligada, a elección del viajero, a proporcionarle transporte en otro tren u otro modo de transporte, en condiciones equivalentes a las pactadas o a devolverle el precio pagado por el servicio. Cuando el viajero fuera informado de la cancelación del viaje en las cuatro horas previas a la fijada para su inicio, tendrá derecho, además, a una indemnización a cargo de la empresa ferroviaria consistente en el doble del importe del título de transporte.
  - b. En caso de interrupción del viaje, la empresa ferroviaria estará obligada a proporcionar al viajero, con la mayor brevedad posible, transporte en otro tren u otro modo de transporte, en condiciones equivalentes a las pactadas. Además, en el caso de que el tiempo de interrupción sea superior a una hora de duración, la empresa ferroviaria estará obligada, en su caso, a sufragar los gastos de manutención y hospedaje del viajero durante el tiempo que dure la interrupción.
  - c. En caso de retraso en la llegada a destino por tiempo superior a una hora, el viajero tendrá derecho a una indemnización pecuniaria equivalente al cincuenta por ciento del precio del título de transporte utilizado. Cuando el retraso supere la hora y treinta minutos, la indemnización pecuniaria será equivalente al total de dicho precio. La responsabilidad de la empresa ferroviaria por los daños, pérdidas o averías que sufran los equipajes que hubieran sido facturados, será de catorce euros con cincuenta céntimos por kilogramo bruto que falte o se dañe, hasta la cantidad máxima de 600 euros por viajero. Esta cantidad será actualizada, anualmente, con arreglo al índice de Precios al Consumo (IPC).

3. La cancelación o interrupción del servicio contratado por personas con discapacidad o movilidad reducida en los supuestos previstos en el segundo párrafo de la letra a) o de la letra b) del apartado anterior, el modo de transporte que se les ofrezca deberá cumplir las mismas condiciones de accesibilidad con las que cuente aquél.
4. En todo caso, cualquier viajero podrá reclamar por vía judicial o, eventualmente, arbitral, los daños y perjuicios que la cancelación del viaje o el retraso en su llegada al destino previsto le ocasione.

#### **3.7.4 Real decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de viajeros, sov.-**

El SOV tiene por finalidad indemnizar a los viajeros o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, siempre que concurren las circunstancias establecidas en este Reglamento. (art. 1).

El SOV tiene carácter obligatorio y ampara a todo viajero que utilice medios de locomoción destinados al transporte público colectivo de personas, es compatible con cualquier otro seguro y no libera a las empresas transportistas a los maquinistas o a terceros de la responsabilidad civil en la que puedan incurrir por razón del transporte. (art. 2).

La cobertura garantizada por el SOV comprende, exclusivamente, las indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria establecidas en esta disposición, cuando, como consecuencia de un accidente producido en las circunstancias previstas en el art. 1, se produzca muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero. (art. 3).

El ámbito de aplicación del SOV está referido a los usuarios de medios de transporte público colectivo en España, pero también a aquellos viajes que tengan su principio en dicho territorio, aunque sin limitación de destino. (art. 4).

Tienen la protección del SOV los viajeros que sufran lesiones corporales a consecuencia directa de choque, vuelco, alcance, salida de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquier otra avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo. (art. 7).

Entre los medios de transporte incluidos en el SOV se encuentran -b) los que tienen por objeto transportes de personas por ferrocarril, considerándose como tales aquellos en los que los

vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo que les sirve de sustentación y de guiado, incluyendo los denominados “trenes-cremallera” constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación. No tienen la consideración de ferrocarril, a los efectos establecidos en el SOV, las vagonetas sin motor, ni las máquinas aisladas dedicadas exclusivamente a realizar maniobras dentro del recinto de las estaciones o de sus dependencias. (art. 10).

El Reglamento del SOV incluye un ANEXO con el Baremo de Indemnizaciones, el cual ha sufrido variaciones en el tiempo o incluso son mejoradas por las empresas explotadoras en sus pólizas de seguros.

En la sentencia 618/2010, dictada el 8 de Octubre de 2010, se ha declarado que el SOV prevé el derecho de los viajeros a una indemnización por los daños corporales sufridos en accidente, que tenga lugar con ocasión del desplazamiento en el medio de transporte, pero no se condiciona, a la ausencia de “culpa ni responsabilidad” del conductor. Sólo se hace depender de que se acredite la condición de viajero con el correspondiente título de viaje; que los daños corporales deriven de alguna de las causas previstas como el choque, vuelco o salidas de la vía; y que no se esté ante los supuestos de exclusión que prevé el art. 9 del Reglamento, que son aquellos en que los asegurados provocan los accidentes por encontrarse en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas y otras sustancias o mediante la comisión de actos dolosos.

Es importante añadir, que el SOV no solo asegura a los pasajeros del ferrocarril, sino que extiende su protección a los empleados dedicados a las distintas labores de funcionamiento del tren, así como al personal de las Administraciones Públicas que se encuentren en el tren durante el trayecto llevando a cabo sus funciones laborales.

### **3.7.5 Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares**

En esta disposición legal se indica que para facilitar la orientación a las víctimas y sus familiares, la Dirección General de Transportes Terrestres, mediante un folleto y con la participación de las empresas ferroviarias, debe informar sobre los derechos que las asisten, sobre la responsabilidad de las compañías en caso de accidente, anticipos monetarios, plazos para el

ejercicio de las acciones de responsabilidad y otras obligaciones conforme con la normativa vigente, (art. 8).

En el artículo 15 de éste RD se señala que las empresas ferroviarias proporcionarán información sobre la asistencia financiera inmediata que presten a víctimas y familiares, así como sobre los derechos económicos de éstos en relación con el accidente, incluyendo los detalles sobre los seguros suscritos y los pagos adelantados que procedan de conformidad con lo previsto en el Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de Octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

En la Disposición Adicional Segunda, de éste RD, sobre las prestaciones del seguro obligatorio de viajeros, señala que en caso de accidente en un servicio de transporte ferroviario de viajeros de competencia estatal las indemnizaciones del seguro obligatorio de viajeros serán las establecidas en el ANEXO de éste RD y se adjunta un nuevo Baremo de indemnizaciones del SOV.

### 3.8 El caso de Renfe operadora como ejemplo

#### 3.8.1 SOV

En la actualidad RENFE Viajeros S.A., RENFE Mercancías, S.A. y la Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora, tienen suscrita, como tomadores, un SOV, por el que se encuentran aseguradas todas las personas que en el momento de un accidente estén provistas del correspondiente título de transporte, de pago o gratuito.

También están protegidos los usuarios menores de edad que, según las normas que regulan el transporte ferroviario, estén exentos del pago de billete, así como el personal dedicado a los servicios requeridos para la utilización o funcionamiento de vehículos y el personal al servicio de las Administraciones Públicas, que se halle, durante el viaje, en ejercicio de sus funciones.

Adicionalmente se amplía la definición de asegurados a los siguientes colectivos:

- A las personas que perteneciendo o no a la plantilla laboral del Grupo RENFE realicen alguna función o cometido en el tren en las mismas situaciones que contemple el SOV y durante el tiempo en que, por razón de su cometido deban permanecer en el vehículo antes y después de efectuarse el viaje, o se encuentren en los recintos o instalaciones de las estaciones gestionadas por el Grupo RENFE.
- A las personas que, con la correspondiente acreditación, deban o puedan viajar en trenes de mercancías cuando así lo recoja o prevea la normativa interna del Grupo RENFE.



Respecto al ámbito temporal del SOV, se establece que la cobertura será para todos los usuarios del transporte ferroviario que el Grupo RENFE realice, en tanto circulen por territorio nacional y en todos los viajes que tengan su principio en dicho territorio, aunque sin limitación de destino.

Adicionalmente se amplía el ámbito territorial de la cobertura:

- Siendo aplicables también a los accidentes ocurridos fuera del territorio español, siempre y cuando se produzcan sólo en el trayecto de regreso de trenes internacionales, o durante todo el trayecto cuando se trate de trenes explotados por el Grupo RENFE y en tanto no sean aplicables otros seguros o coberturas iguales o similares a la del SOV. Si la cobertura otorgada por el Consorcio de Compensación de Seguros no fuera aplicable a los citados trayectos, también estarían excluidos los riesgos extraordinarios a efectos de las coberturas ordinarias otorgadas por el contrato.
- Los asegurados o beneficiarios tienen derecho a indemnizaciones pecuniarias cuando, como consecuencia de los accidentes amparados por el SOV se produzca, muerte, incapacidad permanente o temporal del asegurado. Las indemnizaciones se abonarán conforme al baremo de indemnizaciones aprobado por la Administración para el SOV, en el baremo recogido en la Disposición Adicional Segunda del R.D. 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares.

### **3.8.2 Seguro de responsabilidad general**

En la actualidad el Grupo RENFE, por conducto del tomador RENFE Operadora, tiene asegurada la responsabilidad civil de las entidades:

RENFE Operadora, RENFE Viajeros, RENFE Mercancías, RENFE Fabricación y Mantenimiento, RENFE Alquiler de Material Ferroviario y todas las demás filiales en las que alguna de ellas sea titular, directa o indirectamente del 100% del capital social.

La finalidad del seguro es garantizar a los asegurados el pago de las indemnizaciones de las que puedan resultar civil o patrimonialmente responsables conforme a derecho, por daños corporales o materiales y perjuicios ocasionados involuntariamente a terceros y producidos durante la vigencia del contrato, de acuerdo con los términos fijados y por los hechos derivados del riesgo cubierto.

Entre las coberturas se encuentra la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional.

El límite máximo de indemnización para todas las coberturas por siniestro es de 90.000.000 de Euros y con una franquicia por siniestro de 1.500.000 Euros, salvo en lo que se refiere a la responsabilidad por daños patrimoniales primarios, que es de 1.000.000 Euros. No es de aplicación franquicia alguna para las coberturas de responsabilidad civil profesional, responsabilidad civil de maquinaria y elementos móviles no matriculados y responsabilidad civil locativa.

Respecto al ámbito territorial y jurisdiccional se contempla que la garantía se extiende y ampara las responsabilidades derivadas de daños sobrevenidos en todo el mundo con excepción de los Estados Unidos de América.

Con relación a la responsabilidad civil patronal, la delimitación temporal es para los daños que se produzcan durante la vigencia de la póliza de seguro o en el plazo máximo de 5 años, desde la terminación del período de vigencia y cuyas consecuencias sean reclamadas al asegurado y trasladadas por éste o directamente al asegurador.

### **3.8.3 Otros derechos de los viajeros**

- a. El Ministerio de Fomento tiene publicado en su página web los derechos de los viajeros de ferrocarril en la Unión Europea, indicando que se derivan del Reglamento UE nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo del 23 de octubre de 2007, que es aplicable desde el 3 de diciembre de 2009, sobre el que se ha hecho ya mención, regulándose materias como:
  - o . Los retrasos y cancelaciones.
  - o . La pérdida o deterioro de equipaje facturado.
  - o . Indemnizaciones.
  - o . Lesiones y fallecimiento,
  - o . etc.
- b. También Renfe, como Grupo, en sus páginas web informa a los usuarios de sus servicios sobre sus derechos, incluyendo las condiciones del SOV y del Seguro de RC.

En el caso de Renfe Viajeros, S.A., además de informarse de la disposición del SOV y de un Seguro de RC, en éste último caso, citando la franquicia de 1.500.000 de euros,

informa también de la disposición de un aval bancario otorgado para cubrir las responsabilidades anteriores por debajo de la franquicia antedicha, fijadas en resolución judicial o laudo arbitral firmes, para el supuesto de que no pague Renfe Viajeros, S.A. y por los conceptos y límites establecidos en el Reglamento del Sector Ferroviario.

- c. En los arts. 528 y 529 de la Normativa Laboral de Renfe, se contemplan los derechos de los trabajadores de disponer de un seguro de vida y accidentes, así como de una cobertura complementaria al SOV, en la medida que la legislación aplicable así lo permita, para todos los agentes que presten servicio en cualquier tipo de vehículo, tanto en territorio nacional como extranjero, incluyen en la misma las excepciones a las que no da cobertura el SOV, tales como:
- Trenes de mercancías.
  - Máquinas aisladas.
  - Maniobras.
  - Vagonetas de electrificación.
  - Etc.

Igualmente se contempla que se concertara la cobertura correspondiente en cuanto a ocupantes y conductor, así como de responsabilidad civil en caso de accidente, para los supuestos de agentes que para prestar su servicio utilicen vehículos por carretera, al servicio de la Empresa.

- a. En la página web de Renfe Viajeros, S.A. se informa sobre la Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Viajeros en trenes de Cercanías, de trenes de Media Distancia y de trenes de Alta Velocidad y Larga Distancia.
- b. En la página web de Renfe Mercancías, S.A. se informa sobre la Condiciones Generales de Renfe Mercancías en el tráfico internacional ferroviario para su adaptación a la nueva COTIF, (INSTRUMENTO de ratificación del Protocolo de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, hecho en Vilna el 3 de junio de 1999).

También esta publicada información sobre el régimen del contrato de transporte internacional, (CIM).

## 3.9 Análisis del régimen de seguros en Francia

### 3.9.1 Código de transporte francés y normas europeas.-

En los artículos L 2151-1 y L2151-3 del Código de Transporte se regulan los derechos y obligaciones de los viajeros ferroviarios.

Así el art. L 2151-1 indica que el Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de Octubre de 2007, sobre los derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril se aplica a los desplazamientos y servicios ferroviarios por los que una empresa debe obtener una licencia de conformidad con la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

En el art. L 2151-3, se recoge la aplicación de un régimen de sanciones al respecto.

La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, a la que se hace mención, en su artículo 22, al regular los requisitos relativos a la cobertura de la responsabilidad civil, establece que “sin perjuicio de las normas de la Unión sobre ayudas estatales y de conformidad con los arts. 93, 107 y 108 del TFUE, las empresas ferroviarias deberán estar suficientemente aseguradas o contar con garantías adecuadas con arreglo a las condiciones de mercado para cubrir, de conformidad con el Derecho nacional e internacional, su responsabilidad civil en los casos de accidente, en particular con respecto a los viajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros. Independientemente de esta obligación, podrán tenerse en cuenta las especificidades y el perfil de riesgo de los distintos tipos de servicios, en particular de los servicios ferroviarios con fines culturales o de patrimonio”.

En el art. 24 de dicha Directiva se indica que la autoridad otorgante podrá comprobar en todo momento si la empresa ferroviaria titular de una licencia sigue cumpliendo los requisitos exigidos en el presente capítulo, y en particular los de su art. 18, en caso de albergar dudas fundadas al respecto.

En el art. 18 de la misma disposición se indica que a las empresas solicitantes de una licencia se les exigirá que sean capaces de demostrar a las autoridades otorgantes del Estado miembro de que se trate, antes del inicio de sus actividades, que cumplen en todo momento los requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional, así como la cobertura de su responsabilidad civil, establecidos en los arts. 19 y 22.

En la remisión que se hace en el art. L 2151-1 al Reglamento (CE), nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de Octubre de 2007, hay también que destacar que en el Capítulo III, sobre la Responsabilidad de las Empresas Ferroviarias respecto de los viajeros y de sus equipajes, en el art. 11 de la misma se dice que “sin perjuicio de las disposiciones del presente capítulo y de la legislación nacional aplicable que conceda al viajero una indemnización suplementaria en concepto de daños, la responsabilidad de las empresas ferroviarias respecto de los viajeros y de sus equipajes se regirá por lo dispuesto en los capítulos II, III y IV del título IV y en los títulos VI y VII del anexo I”. (A los que hemos hecho mención con anterioridad).

En el art. 12 del Reglamento, referido a los Seguros, se dice que “la obligación establecida en el art. 9 de la Directiva 95/18/CE, en lo que respecta a la responsabilidad respecto de los viajeros, se entenderá como la obligación de que las empresas ferroviarias estén convenientemente aseguradas o tomen disposiciones equivalentes para la cobertura de sus responsabilidades en virtud del presente Reglamento”.

### **3.9.2 Otros aspectos del aseguramiento, código de los seguros francés**

Con carácter general, las operaciones de seguros que se desarrollen en Francia están sujetas a la fiscalidad francesa y a las disposiciones legislativas y reglamentarias aplicables, especialmente en virtud de los libros I (El contrato), II (Seguros obligatorios) y V (Intermediarios de seguro) del Código de Seguros.

En cuanto a la fiscalidad, las entidades aseguradoras tienen el deber de identificarse, declarar y pagar directamente las tasas aplicables a los contratos de seguros celebrados en Francia. Para ello, deberán registrarse en el Servicio de Impuestos de Empresas Extranjeras de la Dirección de Residentes en el Extranjero y de Servicios Generales.

En cuanto a los seguros obligatorios, el Libro II del Código de Seguros. regula los siguiente: seguro de vehículos terrestres a motor, remolques y semirremolques, seguro de vehículos en circulación internacional y otros vehículos, seguro de equipos de elevación mecánica, seguros de trabajos de la construcción y seguro de responsabilidad civil médica.

En lo que respecta a la mediación de seguros, la legislación francesa contempla la figura del agente (Agent), del corredor (Courtier) y del mandatario (Mandataire) Registrados en ORIAS, (Organismo para el registro único de intermediación de Seguros).

La disposición legal más relevante en la materia en Francia, es por tanto el Código de seguros, del cual podemos destacar y señalar los siguientes epígrafes:

**Art. L 111-6.** Se contemplan como grandes riesgos, entre otros, 1º, a) Los cuerpos de vehículos ferroviarios..., así como la responsabilidad civil correspondiente a dichos vehículos.

**Art. L 112-1.** Se indica que el seguro puede ser contratado en virtud de un mandato general o especial, como es el caso del SOV y RC al fin de obtener la licencia como operador.

**Art. L 112-3.** Señala que el contrato de seguro y las informaciones transmitidas por el asegurador al suscriptor, mencionadas en el Código, se deben redactar por escrito en francés y en caracteres visibles. La elección de otra lengua que no sea el francés se efectuará de común acuerdo entre las partes y, salvo cuando el contrato cubra grandes riesgos definidos en el art. L 111-6, (antes citado), a petición escrita del suscriptor y él solo únicamente. Toda adición o modificación al contrato de seguro primitivo debe ser constatada mediante una cláusula adicional firmada por las partes.

**Art. L 112-4.** La póliza de seguros debe ser datada el día en que sea suscrita y contemplar:

- Los nombres y domicilios de las partes contratantes.
- La cosa o la persona asegurada.
- La naturaleza de los riesgos garantizados.
- El momento a partir del cual el riesgo es garantizado y la duración de esta garantía.
- El importe de esta garantía.
- La prima o la cuota del seguro.

Además deberá de incluir:

- La ley aplicable al contrato cuando no sea la ley francesa.
- Las señas del domicilio social del asegurador y, en su caso, de la sucursal que otorgue la cobertura.
- El nombre y las señas de las autoridades encargadas del control de la empresa de seguros que otorga la cobertura.

Las cláusulas de las pólizas que ordenen nulidades, privaciones o exclusiones no serán válidas si no se mencionan en caracteres muy aparentes.

**Art. L 181-1.** Cuando el riesgo este situado (en el sentido del art. L 310-4) sobre el territorio de la República francesa y el suscriptor tenga en él su residencia principal o su sede de dirección, la ley aplicable será la francesa, con exclusión de cualquier otra.

Cuando no tenga en él su residencia principal o su sede de dirección, las partes del contrato de seguro podrán escoger la aplicación, sea de la ley francesa, sea la ley del país en que el suscriptor tiene su residencia principal o su sede de dirección.

Cuando el suscriptor tenga su residencia principal o su sede de dirección sobre el territorio de la República francesa y el riesgo no éste situado en él, las partes del contrato de seguro podrán escoger la aplicación, sea de la ley francesa, sea la ley del país donde el riesgo este situado.

Cuando el suscriptor ejerza una actividad comercial, industrial o liberal y el contrato cubra dos o más riesgos relativos a estas actividades situados sobre el territorio de la República francesa y en uno o varios otros Estados miembros del Espacio económico europeo, las partes del contrato de seguro podrán escoger la ley de uno de los Estados en que esos riesgos estén situados o la del país donde el suscriptor tenga su residencia principal o su sede de dirección.

Para los grandes riesgos tal y como son definidos en el art. L 111-6, las partes podrán escoger libremente la ley aplicable al contrato.

#### **Artículo L111-6-**

Se contemplan como grandes riesgos:

1º Aquellos que resultan de las categorías siguientes:

- a. Los cuerpos de vehículos ferroviarios, aéreos, marítimos, lacustres y fluviales, así como la responsabilidad civil correspondiente a dichos vehículos.
- b. Las mercancías transportadas.
- c. El crédito y la garantía, cuando el suscriptor ejerce a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal, a condición de que el riesgo esté relacionado con dicha actividad.

2º Los que conciernen al incendio y los elementos naturales, demás daños a bienes, la responsabilidad civil general, las pérdidas pecuniarias diversas, los cuerpos de vehículos terrestres a motor así como la responsabilidad civil, comprendida la del transportista, con relación a estos vehículos, cuando el suscriptor ejerce una actividad cuya importancia sobrepasa ciertos umbrales definidos por decreto en el Conseil d' Etat.

**Art. L 181-2.** Cuando las partes puedan ejercer la elección de la ley aplicable en uno de los casos contemplados en el art. L- 181 -1, dicha elección deberá ser expresa o resultar de manera cierta de las cláusulas del contrato o de las circunstancias de la causa.

**Art. L 181 - 3.** Los artículos L 181 -1 y L 181 -2 no podrán constituir obstáculo a las disposiciones de orden público de las leyes francesas aplicables, cualquiera que sea la ley que rija el contrato.

**Art. L 182 - 1.** Los contratos destinados a satisfacer una obligación de seguro impuesta por una ley francesa, se registrarán por el Derecho francés.

**Art. L 183-1.** Cuando el compromiso fuera adquirido, en el sentido del art. L. 310-5, en territorio de la República francesa, la ley aplicable al contrato será la ley francesa, con exclusión de cualquier otra.

Sin embargo, si el suscriptor fuera una persona física y fuera residente en otro Estado miembro del Estado económico europeo, las partes del contrato de seguro podrán elegir aplicar bien la ley francesa bien la ley del Estado en el que el suscriptor fuera residente.

**Art. L 211-1.** Cualquier persona física o cualquier persona jurídica distinta del Estado, cuya responsabilidad civil pudiera estar comprometida en razón de daños sufridos por terceros que resultarán de atentados a las personas o a los bienes en la realización de los cuales un vehículo terrestre a motor, así como sus remolques o semirremolques, estuviera implicado, deberá, para hacer circular los citados vehículos, estar cubierta por un seguro que garantice esta responsabilidad, en las condiciones fijadas por decreto del Conseil d'Etat.

Los contratos de seguro que cubrieran la responsabilidad mencionada en el primer apartado del presente artículo deberán igualmente cubrir la responsabilidad civil de cualquier persona que tuviera la custodia o la conducción, incluso no autorizada, del vehículo, a excepción de los profesionales de la reparación, de la venta o de la inspección del automóvil, así como la responsabilidad civil de los pasajeros del vehículo objeto del seguro. Sin embargo, en caso de robo de un vehículo, estos contratos no cubrirán la reparación de los daños sufridos por los autores, coautores o cómplices del robo.

**Art. L 211-4.** El seguro previsto en el art. L 211-1 (anterior), deberá comportar una garantía de responsabilidad civil que se extenderá al conjunto de los territorios de los Estados miembros de la Comunidad Europea, así como a los territorios de cualquier tercer Estado por el cual las oficinas nacionales de todos los Estados miembros de la Comunidad Europea, se constituyeran individualmente garantes del pago de los siniestros sobrevenidos en su territorio y provocados por la circulación de vehículos que tuvieran su estacionamiento habitual en este tercer Estado.



Esta garantía, cuando hubiera de operar fuera del territorio francés, será prestada por los asegurados con los límites y condiciones previstas en la legislación del Estado en cuyo territorio se hubiera producido el siniestro o por la del Estado donde el vehículo tuviera su estacionamiento habitual cuando la cobertura fuera más favorable.

Este seguro deberá de comportar igualmente una garantía de responsabilidad civil en caso de siniestro sobrevenido en el transcurso de un desplazamiento que implicara directamente dos territorios en los que el tratado que instituyó la Comunidad Europea fuera aplicable, cuando no existiera, para el territorio que se recorriera, oficina nacional de seguros.

En este caso, el asegurador no estará obligado a cubrir más que los daños de los que pudieran ser víctimas, los residentes de estos Estados mencionados en el primer apartado de presente artículo, en las condiciones previstas en la legislación nacional sobre la obligación de seguro en vigor en el Estado en que el vehículo que hubiera causado el accidente tuviera su estacionamiento habitual.

El Estado en que el vehículo tuviera su estacionamiento habitual será, bien el Estado de matriculación del vehículo bien, a falta de obligación de matriculación, el Estado en el territorio del cual estuviera domiciliada la persona que tuviera la custodia del vehículo.

**Artículo L 211-5-** El decreto del Conseil D'Etat , mencionado en el artículo L 211-1 establecerá las condiciones de aplicación...y particularmente la extensión de la garantía que deberá contemplar el contrato de seguro, las modalidades de establecimiento y de validez de los documentos justificativos previstos para el ejercicio del control, así como las obligaciones exigidas a los usuarios de vehículos de circulación internacional previstos de una letra de nacionalidad distinta a la letra francesa. (Seguros obligatorios).

**Art. L 211-9-** Cualquiera que sea la naturaleza del daño, en el caso en el que la responsabilidad no sea impugnada y en el que el daño ha sido enteramente cuantificado, el asegurador que garantiza la responsabilidad civil debida a un vehículo terrestre a motor estará obligado a presentar a la víctima una oferta de indemnización motivada en el plazo de tres meses a partir de la reclamación de indemnización que le haya sido presentada. Cuando la responsabilidad es rechazada o no es claramente establecida, o cuando el daño no ha sido enteramente cuantificado, el asegurador debe, en el mismo plazo, dar una respuesta motivada a los elementos invocados en la petición.

**Art. L 310-1.** El control del Estado se ejercerá en interés de los asegurados, suscriptores y beneficiarios de contratos de seguro y de capitalización. Estarán sometidos a este control:

2º las empresas que bajo la forma de seguro directo cubrieran los riesgos de daños corporales unidos a los accidentes y a la enfermedad.

**Art. L 310-2.**

... las operaciones del seguro directo definidas en el art. L 310 - 1 sólo podrán ejecutarse en el territorio de la República francesa:

1º por las empresas que tuvieran su domicilio social en Francia, desde su domicilio o desde sus sucursales regularmente establecidas en un Estado miembro de la CE, que estuvieran aprobadas...

2º por las empresas extranjeras que tuvieran su domicilio social en un Estado miembro de la CE, desde su domicilio o desde sus sucursales regularmente establecidas en un Estado miembro de la CE...

3º por las empresas extranjeras mencionadas en el art. L 310 -10-1 (que tuvieran su domicilio social en un Estado parte del acuerdo sobre el Espacio económico europeo que no fueran miembros de la CE, las que tuvieran su domicilio social en la Confederación Helvética...).

4º por las empresas extranjeras distintas a las mencionadas anteriormente en el 2º y 3º, desde sus sucursales regularmente establecidas en Francia...

5º por las empresas indicadas anteriormente en el 1º y 2º, desde sus sucursales regularmente establecidas en los Estados parte del acuerdo sobre el Espacio económico europeo que no fueran miembros de la CE...

Serán nulos los contratos suscritos con infracción del presente artículo. Sin embargo, esta nulidad no será oponible, cuando fueran de buena fe, a los asegurados, suscriptores y beneficiarios.

**Art. L 310-2-1.** Por aplicación del presente Código, los Estados parte del acuerdo sobre el Espacio económico europeo que no fueran miembros de la CE estarán asimilados, bajo reserva de reciprocidad, a los Estados miembros de la CE, salvo por aplicación del art. L- 321-2.

**Art. L 310-4.**

Para las operaciones mencionadas en el punto 2º del art. L 310 - 1, se considerará como Estado de situación de riesgo:

...

2º El Estado de matriculación, cuando el seguro fuera relativo a vehículos de cualquier naturaleza.

...

4º En todos los demás casos..., el Estado en el cual el suscriptor tuviera su residencia principal o, si el suscriptor fuera una persona jurídica, el Estado en que estuviera situado el establecimiento de esta persona jurídica a la cual el contrato se refiera.

**Art. L 310 -10.** Estará prohibido suscribir un seguro directo de un riesgo que afecta a una persona, un bien o una responsabilidad situada en el territorio de la República francesa con empresas extranjeras distintas a las contempladas en el art. L 310-2, (mencionado anteriormente).

### **3.9.3 Respecto al fondo de garantía, (exclusión de los ferrocarriles)**

**Art. L 421-1.** El fondo de garantía de seguros obligatorios de daños se encargará, cuando el responsable de los daños fuera desconocido o no estuviera asegurado, salvo por efecto de una derogación legal de la obligación de seguro, o, en las situaciones no cubiertas por las disposiciones de la sección 6 del presente capítulo, cuando su asegurador fuera total o parcialmente insolvente, de indemnizar a las víctimas de daños resultantes de un atentado a su integridad personal, originados por un accidente ocurrido en Francia metropolitana y en las provincias de ultramar en el cual estuviera implicado un vehículo terrestre a motor en circulación, así como sus remolques o semirremolques, **con exclusión de los ferrocarriles y de los tranvías que circularan por las vías que les son propias....**

### **3.9.4 Garantía financiera**

**Art. L 530-1.** Todo corredor o sociedad de corretaje de seguros que, incluso a título ocasional, confiara fondos con objeto de su pago a empresas mencionadas en el art. L 310-1 o a los asegurados, estará obligada en todo momento a justificar una garantía financiera especialmente destinada al reembolso de estos fondos a los asegurados.

Esta garantía no podrá resultar de un compromiso de garantía adquirido por un establecimiento de crédito habilitado a este efecto o una empresa de seguros regida por el Código de los seguros.

### **3.9.5 La responsabilidad civil**

En el ordenamiento español, la responsabilidad civil dimana, entre otras disposiciones, del artículo 1.092 del Código Civil.

En el caso del ordenamiento francés, la responsabilidad civil se basa en el artículo 1382 del Código Civil francés:

«Todo hecho cualquiera del hombre que cause al prójimo un daño obliga a que aquel por cuya falta haya sucedido lo repare.»

Así pues, la responsabilidad civil está encaminada a que se reparen los daños causados a terceros. Para que se estime la reparación, la víctima tiene que acreditar:

- una falta (o contingencia);
- un daño (o perjuicio);
- un vínculo de causalidad entre la falta y el daño.

No obstante, una persona puede eximirse de su responsabilidad si demuestra que el daño se debe a un caso de fuerza mayor, o que es imputable a la víctima o a terceros.

## **3.10 Propuesta a tener en cuenta en la suscripción de pólizas de seguros**

### **3.10.1 Seguro por daños corporales a los viajeros.-**

En el transporte por ferrocarril de ámbito transfronterizo y por tanto internacional, debe disponerse de una cobertura de aseguramiento de los viajeros, con el fin de indemnizar a éstos o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales, en accidentes que tengan lugar con ocasión de desplazamientos por medio de dicho transporte

Respecto al ámbito territorial de cobertura, el mismo debe ser aplicable a todos los usuarios del transporte ferroviario que realice el operador, en tanto circule por territorio nacional y en todos los viajes que tengan su principio en dicho territorio, aunque sin limitación de destino.

Dicha cobertura debe adicionar y por tanto ampliarse al territorio francés y español en cada caso. En consecuencia, las coberturas del seguro deberán ser aplicables también a los accidentes ocurridos fuera del territorio español, (y francés, en su caso), siempre y cuando se produzcan

sólo en el trayecto de regreso de trenes internacionales, o durante todo el trayecto cuando se trate de trenes explotados por el operador y en tanto no sean aplicables otros seguros o coberturas iguales o similares. (En España es compatible el seguro del SOV con el RC).

Debe de tenerse en cuenta el tratamiento del Consorcio de Compensación de Seguros en cada territorio.

Las coberturas que se considera que al menos deben contemplarse se corresponden con el baremo siguiente:

### **3.10.2 Baremo de indemnizaciones del Seguro Obligatorio de Viajeros**

Las indemnizaciones a percibir por los asegurados o beneficiarios del Seguro Obligatorio de Viajeros se valorarán y abonarán de la siguiente forma:

1. Fallecimiento.- El valor de indemnización en caso de muerte será de 36.060,73 euros.
2. Lesiones corporales.- Las categorías, dentro de las cuales se ordenarán, son las siguientes:

#### *3.10.2.1 Primera categoría*

- Tetraplejía espástica.
- Síndrome cerebeloso bilateral.
- Insuficiencia cardio-respiratoria con cardiomegalia de grado IV.
- Ano contra-natura de intestino delgado.
- Amputación de un miembro superior y un miembro inferior homolateral o heterolateral.
- Pérdida completa de la visión o reducción de la agudeza visual bilateral inferior a 1/20.
- Síndrome demencial permanente.

Indemnización: 42.070,85 euros.

#### *3.10.2.2 Segunda categoría*

- Epilepsia con accesos subintrantes.
- Hemiplejía completa.

- Lesiones del sistema nervioso central de importante afectación psíquica, motora o sensorial, de evolución crónica y pronóstico grave.
- Parálisis de pares craneales con afectación del globo ocular y disminución bilateral inferior a 1/30.
- Amputación de ambos miembros superiores o inferiores por cualquiera de sus segmentos.
- Grandes quemados de segundo y tercer grado que afecten órganos profundos.
- Fractura pélvica con parálisis y alteraciones urinarias permanentes.
- Amputación interescápula torácica.
- Hipoacusia global bilateral del 80 al 100 por 100.
- Paraplejía de miembros inferiores. Tetraplejía.
- Pérdida de maxilar con comunicación buconasal.

Indemnización: 30.050,61 euros.

### 3.10.2.3 Tercera categoría

- Foco epiléptico de origen traumático y evolución progresiva.
- Reducción de la agudeza visual bilateral inferior a 1/40.
- Amputación total de la lengua.
- Pérdida total de maxilar inferior.
- Infarto de miocardio con angor incapacitante.
- Nefrectomía bilateral.
- Pérdida completa del pene.
- Desestructuración perineal con destrucción de esfínter anal y estenosis uretral.
- Atrofia total de miembro superior con impotencia funcional absoluta.
- Pérdida total de la mano por desarticulación de la muñeca o amputación del tercio distal del antebrazo.
- Amputación de un miembro inferior a nivel subtrocantéreo o superior a la articulación tibio-tarsiana.
- Pseudoartrosis de cadera.
- Fractura de bóveda craneal y de raquis, con afectación medular importante.

Indemnización: 27.045,54 euros.

#### 3.10.2.4 Cuarta categoría

- Síndrome psicótico exógeno de evolución crónica.
- Parálisis del nervio hipogloso bilateral.
- Pérdida completa de visión monocular y reducción del 50 por 100 del otro ojo.
- Escotoma central bilateral.
- Pérdida de la nariz con estenosis nasal.
- Hipoacusia global bilateral del 50 al 70 por 100.
- Parálisis lingual con trastornos de fonación y masticación.
- Lesión cicatricial esofágica con gastrostomía.
- Quemaduras extensas de primer y segundo grado que afecten una superficie corporal superior al 30 por 100.
- Pérdida de matriz y/o anexos.
- Fístula vesico-rectal.
- Polineuritis periférica de origen traumático con trastornos vasomotores, tróficos y reflejos.
- Lesiones traumáticas que afecten a plexos del sistema nervioso periférico con afectación vascular concomitante.

Indemnización: 24.040,48 euros.

#### 3.10.2.5 Quinta categoría

- Foco epiléptico de origen traumático y electroencefalograma normalizado.
- Parálisis del tronco facial.
- Pérdida de sustancia en bóveda palatina y velo del paladar.
- Pseudoartrosis de maxilar superior con movilidad limitada y pérdida de capacidad masticatoria.
- Ano contra-natura de intestino grueso.
- Prolapso de matriz irreductible.
- Atrofia testicular y disfunción glandular.
- Pérdida de ambas mamas.

- Pielonefrosis bilateral
- Nefrectomía unilateral.
- Amputación de ambos pulgares.
- Pérdida total de la mano por desarticulación metacarpiana.
- Pseudoartrosis tibio-peronea.
- Anquilosis rotuliana bilateral.
- Parálisis completa y permanente de un miembro inferior.

Indemnización: 21.035,42 euros.

#### 3.10.2.6 Sexta categoría

- Parálisis de bóveda palatina con trastornos de fonación.
- Pseudoartrosis completa del cuerpo mandibular con posibilidad de masticación.
- Pérdida completa de la visión de un ojo y del 25 por 100 del otro.
- Afasia completa. Afaquia bilateral.
- Estenosis de laringe con cánula traqueal. Traqueotomía permanente.
- Osteomielitis vertebral crónica, con afectación medular.
- Lesión traqueal con estenosis y signos asociados permanentes.
- Amputación de cuatro dedos de extremidad superior, con pulgar móvil.
- Anquilosis de codo-húmero. Cubital-completa.
- Parálisis radicular superior (S. Duchén-ERB).
- Amputación del pulgar e índice y sus metacarpianos.
- Pérdida total de la mano por amputación intercarpiana o desarticulación de los cinco metacarpianos.
- Anquilosis de muñeca en flexión, supinación y pronación completa.
- Atrofia total del miembro superior con impotencia absoluta.
- Monoplejía de miembro inferior.
- Fístula uretral o cistitis crónica con sondaje permanente.
- Incapacidad funcional cardíaca en grado severo.
- Fístula de vías biliares.



- Estasis venoso bilateral con alteraciones tróficas importantes.
- Polineuritis periférica de origen traumático con trastornos vasomotores tróficos y reflejos.

Indemnización: 18.030,36 euros.

#### 3.10.2.7 Séptima categoría

- Parálisis total de la musculatura ocular.
- Lagofthalmia con parálisis facial en ambos ojos.
- Catarata traumática bilateral.
- Estenosis cicatricial de laringe con trastornos asociados: Disnea y disfonía permanente.
- Anquilosis del hombro con fijación de la escápula.
- Parálisis radicular inferior (S. de Klumke).
- Amputación de tres dedos y sus metacarpianos correspondientes.
- Parálisis del nervio radial por lesión superior a la rama del tríceps.
- Amputación mediotarsiana y subastragalina.
- Pielonefrosis unilateral.
- Alteración bronquio-pulmonar con déficit ventilatorio del 30 al 50 por 100. En condiciones de reposo.
- Síndrome posgastrectomía de origen traumático.
- Pérdida de esfínter anal con prolapso.

Indemnización: 15.025,30 euros.

#### 3.10.2.8 Octava categoría

- Fractura de bóveda craneal con craneoplastia.
- Foco epiléptico residual de origen traumático.
- Síndrome cerebeloso unilateral, con escaso trastorno funcional.
- Ptosis palpebral total y bilateral.
- Fístula bilateral con lesiones óseas de vías lagrimales.

- Sinusitis traumática bilateral de evolución crónica.
- Hipoacusia global del 30 al 50 por 100.
- Fractura vertebral con cifo-escoliosis permanentes superiores a 30 grados.
- Fractura pélvica con complicación urinaria permanente.
- Ablación o pseudoartrosis rotuliana.
- Acortamiento de miembro inferior superior a seis centímetros, con atrofia y rigidez articular.
- Inestabilidad de rodilla por lesión tendinosa o ligamentosa, con deambulación asistida permanente.
- Parálisis combinada del nervio ciático popliteo interno y externo.
- Neuritis de miembro inferior y origen traumático con trastornos reflejos, objetivables clínica y neurológicamente.
- Hernia diafragmática de origen traumático.
- Pérdida de una glándula mamaria.
- Trastornos endocrinos con alteración metabólica severa, de origen traumático.
- Insuficiencia vascular periférica con claudicación intermitente en menos de cincuenta metros.
- Edema venoso de origen traumático con ulceración y cianosis distal.

Indemnización: 12.020,24 euros.

#### 3.10.2.9 Novena categoría

- Estocoma central unilateral. Catarata traumática unilateral.
- Reducción campo visual a menos de 30 grados.
- Pérdida completa de arcada dentaria superior o inferior y sus correspondientes alveolos.
- Muñón nasal cicatricial con estenosis.
- Disfonía permanente con estenosis cicatricial de laringe.
- Estenosis esofágica con trastornos de su función motora.
- Alteración bronquial con insuficiencia ventilatoria superior al 30 por 100.
- Estenosis pilórica. Fístula de intestino delgado.

- Espondilosis traumática por acción directa del accidente.
- Impotencia absoluta de movimientos de prensión.
- Amputación de un pulgar.
- Anquilosis de muñeca con rigidez de los dedos.
- Pseudoartrosis a nivel próximo-medial de extremidad superior.
- Parálisis asociada del nervio mediano y cubital.
- Atrofia total de musculatura de miembro inferior.
- Pseudoartrosis rotuliana.

Indemnización: 9.015,18 euros.

### *3.10.2.10 Décima categoría*

- Cuadro vertiginoso residual de origen laberíntico.
- Epifora bilateral.
- Hipoacusia global no inferior al 30 por 100.
- Afaquia unilateral.
- Ptosis unilateral completa.
- Cicatriz en pared abdominal, con eventración.
- Esplenectomía. Fístula estercorácea.
- Cicatrices queloides superiores a 10 centímetros cuadrados con afectación estética marcada.
- Fractura de esternón o múltiples costillas con consolidación viciosa y trastornos neurológicos.
- Retracción isquémica de Wolkman.
- Enfermedad de Dupuytren.
- Anquilosis completa de codo, con conservación de movimientos de torsión.
- Parálisis del nervio crural. Paresia permanente del nervio ciático.
- Desarticulación tibio-tarsiana.
- Atrofia del tendón aquileo.
- Deformación escafoidea traumática. Pie zambo.

- Limitación de los movimientos de cadera por disimetría o lesión traumática de miembro colateral

Indemnización: 6.010,12 euros.

#### *3.10.2.11 Undécima categoría*

- Pérdida de sustancia ósea en bóveda craneal, con fondo fibroso.
- Equivalentes epilépticos de origen traumático y naturaleza focal.
- Parálisis del nervio glossofaríngeo.
- Parálisis unilateral del hipogloso.
- Oftalmoplejía interna unilateral.
- Parálisis muscular periorbitaria.
- Luxación irreductible del pubis.
- Amputación de las tres falanges del dedo índice.
- Anquilosis en supinación del antebrazo.
- Limitación de movimientos de la articulación del hombro con atrofia marcada.
- Parálisis del nervio cubital.
- Amputación de tres metatarsianos.
- Limitación en 30 grados de la articulación tibio-tarsiana.
- Atrofia total de la musculatura anterior del miembro inferior.
- Prolapso de pared vaginal de origen traumático.

Indemnización: 4.507,59 euros.

#### *3.10.2.12 Duodécima categoría*

- Síndrome subjetivo por traumatismo craneal con alteraciones de carácter psico-social.
- Luxación temporo-maxilar recidivante irreductible.
- Reducción del campo visual unilateral inferior a 15 grados.
- Parálisis muscular periorbitaria, de carácter tórpido.
- Parálisis del quinto par.

- Epifora unilateral.
- Fractura vertebral con exostosis, dolor y limitación de movimientos.
- Rigidez metacarpofalángica del pulgar.
- Luxación recidivante de la articulación escapulo-humeral.
- Amputación de las dos falanges del primer dedo del miembro inferior.
- Hidroartrosis crónica rotuliana.
- Hernia traumática de hiato esofágico.
- Hernia bilateral de esfuerzo.
- Estenosis uretral con alteración funcional.
- Cicatriz hipertrófica o queloidea superior a 5 centímetros cuadrados o 12 centímetros de trayectoria lineal.

Indemnización: 3.606,07 euros.

### *3.10.2.13 Decimotercera categoría*

- Parálisis de la rama mandibular del nervio facial.
- Pérdida completa de arcada dentaria, con prótesis tolerada.
- Ptosis unilateral incompleta.
- Artrosis lumbo-sacra-iliaca, de origen traumático.
- Rigidez metacarpiana e interfalángica, con excepción del pulgar.
- Amputación de falanges distales, en los dedos tercero, cuarto o quinto.
- Limitación de los movimientos de flexión de antebrazo y muñeca, superiores a un 20 por 100 de recorrido articular.
- Callo fibroso del olecranon.
- Luxación inveterada del codo.
- Atrofia muscular de miembro superior.
- Anquilosis de los dedos del pie en posición forzada por causa traumática.
- Amputación de falange terminal del primer dedo de miembro inferior.
- Amputación de falanges distales de los restantes dedos del miembro inferior.
- Pie plano traumático. Tarsalgia crónica por exostosis calcárea.

- Hernia inguinal unilateral, por acción directa del traumatismo.

Indemnización: 2.704,55 euros.

### 3.10.2.14 Decimocuarta categoría

- Fracturas desviadas o conminutas, no epifisiarias del:
  - Húmero.
  - Cúbito y radio.
  - Fémur.
  - Tibia y peroné.
  - Medio carpo/tarso.
- Fractura, con luxación concomitante de la:
  - Articulación húmero-cubital.
  - Articulación rotuliana.
  - Articulación tibio-tarsiana.
- Pérdida de más de ocho piezas dentarias.
- Hernia discal de origen traumático.
- Fractura de pirámide nasal, con afectación de tabique y alteraciones respiratorias.
- Cicatriz retráctil, hipertrófica o queloidea de carácter doloroso o antiestético no superior a 5 centímetros cuadrados o 12 centímetros de trayectoria lineal.
- Fractura de arcos costales con desviación izquierda condro-esternal con exostosis.
- Alteraciones tróficas de órganos o anexos de carácter tórpido.
- Procesos tromboflebíticos de evolución crónica por acción directa traumática. Lesión meniscal de carácter crónico.

Indemnización: 1.202,02 euros.

### 3.10.3 Normas complementarias

1.ª Las lesiones corporales que originen menoscabo permanente, no recogidas explícitamente en el presente baremo de indemnizaciones, se calificarán, a los efectos de su equiparación con

el mismo en alguna de sus categorías, en función del déficit fisiológico producido como consecuencia del accidente, según establezca el criterio del informe médico facultativo.

2.<sup>a</sup> Cuando a consecuencia del accidente sobrevenga parto prematuro con muerte del feto, se otorgará una indemnización igual a la señalada en la decimotercera categoría. La misma indemnización se concederá en caso de nacimiento prematuro, a fin de atender los gastos que ocasione el nacido.

Si sobreviene el aborto, la indemnización será igual a la mitad de la señalada en el párrafo anterior.

Si del parto o aborto, consecuencia del accidente, resultara muerta la madre, se considerará, en todo caso, que el fallecimiento es consecuencia de tal accidente, pero no se causará la indemnización a que se refieren los dos párrafos anteriores.

3.<sup>a</sup> Cuando el accidentado sufra daños corporales que puedan ser incluidos en varias categorías, éstos serán calificados en la categoría a que corresponda la lesión de más gravedad.

4.<sup>a</sup> La muerte sobrevenida dentro de los dieciocho meses y como consecuencia del mismo hecho que determinó la lesión corporal dará lugar al complemento de indemnización.

5.<sup>a</sup> Asimismo, serán compatibles las indemnizaciones resultantes por varias categorías, siempre que no superen el límite que se fija para la primera.

#### **3.10.4 Seguro de responsabilidad civil**

El seguro de responsabilidad civil debe responder a los daños causados a los viajeros, a sus equipajes, al correo o a la carga transportada, a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes y a terceros, personas o bienes, en los términos, alcance y cuantía que se determine, (la cual debe ser suficiente en virtud de la calificación de gran riesgo de la que se trata).

Si se utiliza franquicia por parte del operador, debe disponerse de un sistema de aval bancario para cubrir las responsabilidades por debajo de la misma.

En definitiva, la finalidad del seguro es garantizar a los asegurados el pago de las indemnizaciones de las que puedan resultar civil o patrimonialmente responsables conforme a

derecho, por daños corporales o materiales y perjuicios ocasionados involuntariamente a terceros y producidos durante la vigencia del contrato de seguro, de acuerdo con los términos fijados y por hechos derivados del riesgo cubierto.

Con relación al ámbito territorial de la cobertura, la actividad del operador debe contemplar:

- La prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, por uso de su material rodante ferroviario propio o eventualmente alquilado en las redes ferroviarias de terceros o eventualmente por carretera. Gestión y explotación de estaciones, trabajo en los centros de producción, venta, oficinas, talleres, estaciones, almacenes, instalaciones y medios de producción, así como ocurridos durante la ejecución de trabajos fuera del recinto de la empresa.
- La prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.
- La prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas.
- La prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualesquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.
- El trabajo en los centros de producción, venta, oficinas, talleres, estaciones, almacenes, instalaciones y medios de producción, así como ocurridos durante la ejecución de trabajos fuera de las instalaciones.

La garantía del seguro se extendería y ampararía las responsabilidades derivadas de daños sobrevenidos en todo el mundo y especialmente en el ámbito Europeo.

Se describen, una vez analizado el mercado, las coberturas y límites de indemnización:

Se proponen las siguientes:



COBERTURA

LÍMITE DE INDEMNIZACIÓN POR SINIESTRO

Responsabilidad civil de explotación	90.000.000 Euros.
Responsabilidad civil de Transporte de Merc.	Ídem.
Responsabilidad civil por Contaminación y Repentina	ídem.
Responsabilidad civil patronal	ídem.
Responsabilidad civil para Maquinaria y Elementos Móviles no Matriculados	ídem.
Responsabilidad civil profesional	ídem.
Responsabilidad civil locativa	ídem.
Responsabilidad civil por daños patrimoniales Primarios	ídem.
Responsabilidad civil cruzada a efectos de Datos personales	ídem.
Responsabilidad subsidiaria de vehículos de motor no propios	ídem.
Bienes de empleados	ídem.
Defensa Jurídica	ídem.
Prestación de fianzas judiciales	ídem.

El límite máximo de indemnización para todas las coberturas anteriores será, como se indica de 90.000.000 de Euros por siniestro, cualesquiera que fueran las coberturas afectadas.

La garantía de responsabilidad civil cubierta, se entiende liberada de cualquier deducción por gastos judiciales o extrajudiciales, que, como consecuencia de la tramitación del expediente de siniestro se hayan producido al asegurador, cuando aquellos gastos sumados a la indemnización satisfecha excedan de la citada garantía.

Si se utiliza la franquicia, ésta sería del importe de 1.500.000 Euros con carácter general y de 1.000.000 de Euros para la cobertura de la responsabilidad por daños patrimoniales primarios.

No se aconseja la utilización de franquicia para la cobertura de responsabilidad civil profesional, de maquinaria y elementos móviles no matriculados, ni locativa.

Si se hace uso de las franquicias señaladas, se debe de garantizar por el operador dicha cobertura mediante la disposición de un aval bancario otorgado con entidad de reconocido prestigio, para cubrir las responsabilidades por debajo de las mismas.

La póliza a suscribir cubriría los daños indemnizables referidos a daños corporales, daños materiales, perjuicios consecutivos, perjuicios no consecutivos o daños patrimoniales.

El asegurador deberá garantizar el pago de las indemnizaciones de que pueda resultar civilmente responsable el asegurado por los daños corporales, materiales y perjuicios que de los anteriores se deriven, ocasionados involuntariamente a terceros por hechos que deriven del riesgo cubierto, mediando culpa o negligencia.

### **3.10.5 Algunas repercusiones del escenario a utilizar:**

Como ya se ha indicado, se plantean dos escenarios posibles:

- Escenario de un operador único.- Si el operador que actúa es un operador único internacional, la actividad de transporte se extenderá a los dos países implicados. En tal supuesto, la empresa extiende su actividad superando la frontera en cada caso y discurriendo por el territorio de cada país. A los efectos de la operación se realizaría un proceso de licitación y adjudicación para determinar el operador interviniente, bien empresa individual o en régimen de UTE y en este último caso, sin superarse el número de 2.
- Escenario de colaboración transfronteriza.- Modelo de colaboración transfronteriza, entre 2 empresas. Serían dos operadores que prestan servicio accediendo a la infraestructura del otro país. Este supuesto requeriría la suscripción de convenios a nivel político entre la Región francesa de Aquitania y el Estado Español, (Ministerio de Fomento), que son los que disponen de la competencia sobre las OSPs, respectivamente, así como acuerdos de menor nivel y entre las empresas operadoras. De aplicarse este escenario se utilizaría en la actualidad la adjudicación directa.

El régimen de aseguramiento tendrá un distinto tratamiento según el caso de que intervenga un operador único, en cuyo caso podría plantearse una póliza de seguro específica con cobertura transfronteriza, adaptando las coberturas cuando se exceda la frontera, o la suscripción de una

nueva póliza complementaria a una preexistente también, enmarcada en la regulación de seguros del país afectado.

Si se utiliza un régimen de colaboración transfronteriza, en el que cada empresa, en cada país, dispondrá de su seguro y coberturas, ambas entidades tendrían que realizar las correspondientes adaptaciones en sus pólizas de seguro u optar por la suscripción de una póliza específica que tenga cobertura más allá de las fronteras de cada país.

En ambos países, tanto Francia como España, existe la obligatoriedad de disponer de seguro, si bien, no existe una identidad normativa entre ambos supuestos y se plantearían diferencias en las soluciones a adoptar en el caso de que una empresa extranjera amplíe o ejecute la explotación ferroviaria en el otro territorio.

En función del escenario que finalmente se concrete podrá definirse finalmente el régimen a utilizar.

## 4 Resumen del estudio

- a. Escenarios.- Como se ha indicado el distinto escenario determinará la sistemática de seguros a utilizar en los términos que se ha referenciado. En todo caso, es importante el disponer de la información adecuada sobre la identificación y condiciones que concurren en la empresa aseguradora, domicilio principal, sucursales, experiencia transfronteriza, etc.
- b. La aplicación del Reglamento (CE) N° 1371 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de Octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, afecta directamente al régimen de coberturas a contemplar por las empresas de transporte de viajeros. Habiéndose integrado sus criterios en las legislaciones nacionales española y francesa, si bien, dicha integración no es uniforme y al mismo nivel de aplicación.
- c. Se debe partir del principio de que el transportista será responsable del daño resultante de la muerte, de las lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, causado por un accidente en relación con la explotación ferroviaria ocurrido durante la estancia del viajero en los coches ferroviarios, su entrada o salida de ellos, cualquiera que fuere la infraestructura ferroviaria utilizada, tanto en España como en Francia, por lo que las empresas de transporte deben disponer de aseguramiento.

- d. En las pólizas de seguro a suscribir, como mínimo deben contemplarse los siguientes apartados y apreciaciones:
1. Nombre y apellidos o denominación social de las partes contratantes y su domicilio, así como la designación del asegurado y beneficiario, en su caso.
  2. El concepto en el cual se asegura.
  3. Naturaleza del riesgo cubierto.
  4. Designación de los objetos asegurados y de su situación.
  5. Suma asegurada o alcance de la cobertura.
  6. Importe de la prima, recargos e impuestos.
  7. Vencimiento de las primas, lugar y forma de pago.
  8. Duración del contrato, con expresión del día y la hora en que comienzan y terminan sus efectos.
  9. Nombre del agente o agentes, en el caso de que intervengan en el contrato.

Especial tratamiento debe tener la inclusión o no de franquicias, teniéndose en cuenta que es práctica utilizarlas, en cuyo caso debe de acreditarse por la empresa correspondiente la disponibilidad garantizada, mediante aval u otro sistema similar de la financiación correspondiente.

En los seguros de defensa jurídica, el artículo 76 f) de la Ley de Contrato de Seguro establece que la póliza deberá recoger expresamente los derechos reconocidos al asegurado por los artículos 76 d) y 76 e) de esa misma ley: el derecho a la libre elección de abogado y procurador que hayan de representarle y defenderle en cualquier clase de procedimiento y, en particular, en los casos en que exista conflicto de intereses entre las partes del contrato; y el derecho del asegurado a someter a arbitraje cualquier diferencia que pueda surgir entre él y el asegurador sobre el contrato de seguro.

- e. El desarrollo de relaciones aseguradoras con un componente transfronterizo se ha visto favorecido en Europa a lo largo de las últimas décadas por la aprobación de sucesivas normas tendentes a la construcción de un Mercado Europeo de Seguros. Aunque persisten algunos obstáculos importantes que dificultan una integración absoluta de los mercados de seguros nacionales, lo cierto es que la puesta en marcha del conocido como sistema de “pasaporte comunitario” o de “licencia única”, ha facilitado notablemente que las entidades aseguradoras europeas puedan desarrollar su actividad una vez superadas las fronteras de sus respectivos países de origen y, al propio tiempo, que los ciudadanos

Europeos cuentan con más opciones para la cobertura de sus riesgos. Mediante el pasaporte comunitario, las entidades aseguradoras europeas pueden cubrir riesgos o asumir compromisos en otros países dentro de la Unión, distinguiéndose su actividad entre el régimen de derecho de establecimiento y el de libre prestación de servicios.

- f. La empresa interesada en la disposición de la correspondiente licencia en el ámbito ferroviario, para operar requiere disponer del título *Cobertura de responsabilidad civil*, que el solicitante debe tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para las que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía debe cubrir la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. En el caso francés, no se ha podido concretar esta última referencia a la infraestructura, más allá de la cobertura de responsabilidad civil con respecto a terceros.
- g. En el transporte por ferrocarril de ámbito transfronterizo y por tanto internacional, debe disponerse de una cobertura de aseguramiento de los viajeros, con el fin de indemnizar a éstos o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales, en accidentes que tenga lugar con ocasión de desplazamientos por medio de dicho transporte. Respecto al ámbito territorial de cobertura, el mismo debe ser aplicable a todos los usuarios del transporte ferroviario que realice el operador, en tanto circule por territorio nacional y en todos los viajes que tengan su principio en dicho territorio, aunque sin limitación de destino. Dicha cobertura debe adicionar y por tanto ampliarse al territorio francés y español en cada caso. En consecuencia, las coberturas del seguro deberán ser aplicables también a los accidentes ocurridos fuera del territorio español, (y francés, en su caso), siempre y cuando se produzcan sólo en el trayecto de regreso de trenes internacionales, o durante todo el trayecto cuando se trate de trenes explotados por el operador y en tanto no sean aplicables otros seguros o coberturas iguales o similares. (En España es compatible el seguro del SOV con el RC).
- h. Con relación al ámbito territorial de la cobertura, se propone que la actividad del operador contemple:
  - o La prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios

turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, por uso de su material rodante ferroviario propio o eventualmente alquilado en las redes ferroviarias de terceros o eventualmente por carretera. Gestión y explotación de estaciones, trabajo en los centros de producción, venta, oficinas, talleres, estaciones, almacenes, instalaciones y medios de producción, así como ocurridos durante la ejecución de trabajos fuera del recinto de la empresa.

- La prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.
- La prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas.
- La prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualesquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.
- El trabajo en los centros de producción, venta, oficinas, talleres, estaciones, almacenes, instalaciones y medios de producción, así como ocurridos durante la ejecución de trabajos fuera de las instalaciones.
- La garantía del seguro se extendería y ampararía las responsabilidades derivadas de daños sobrevenidos en todo el mundo y especialmente en el ámbito Europeo.